

# BMW 130i

Par Yves Maroselli

Photos: Xavier de Nombel



**Archétype de la BMW avec son architecture de propulsion et son 6 cylindres en ligne, la 130i détonne dans la paisible catégorie des berlines moyennes. Elle s'y arroge sans coup férir le rôle d'épouvantail face aux plus performantes des Volkswagen Golf, Audi A3, Alfa 147 et Mercedes C350 Coupé Sport.**

Qu'est-ce qui fait la personnalité d'une marque et au-delà, de ses produits? Un concept, et la pérennité des principes qui le constituent. Voilà sans doute en partie pourquoi l'image de BMW

– qui n'a jamais construit que des propulsions – est si forte, quand celle (par exemple) d'Alfa Romeo, au passé pourtant si glorieux, a souffert d'avoir à commercialiser des autos partageant leur plate-forme et leur mécanique avec des modèles d'autres constructeurs, aux objectifs et cahiers des charges complètement différents. Le marketing ne peut rien quand la technique ne suit – ou plutôt ne précède – pas, et c'est très bien comme ça.



## CONCEPTION D'ENSEMBLE

Pas découragé par le succès plutôt relatif de la Compact, une Série 3 amputée de sa malle arrière, BMW s'est fixé des objec-

## BMW 130i

Consommation moyenne .. 10,8 l/100 km  
Extrêmes ..... de 8,1 à 13,9 l/100 km  
Vitesse maxi en 6<sup>e</sup> ..... 250 km/h  
1000 m départ arrêté ..... 26,4 s  
Prix de base 130i Confort ..... 34.900 €

### LES QUALITES

- ↗ Moteur d'anthologie
- ↗ Rapport performances/sobriété
- ↗ Comportement agile et efficace
- ↗ Confort de suspension
- ↗ Position de conduite parfaite
- ↗ Agrément des commandes (direction, boîte, freins)

### LES DEFATS

- ↘ Habitabilité arrière mesurée
- ↘ Motricité perfectible (absence d'autobloquant)
- ↘ Autonomie insuffisante en conduite «active»



tifs ambitieux pour la Série 1. Et le marché semble avoir donné raison aux prévisionnistes bavarois: en Europe occidentale, sur les 9 premiers mois de l'année, il s'en est vendu un peu plus de 100.000, contre 145.000 pour la référence: l'Audi A3. Une belle performance, puisque cette dernière est implantée depuis longtemps sur le marché et proposée en 3 et 5 portes avec une gamme de moteurs étendue quand la petite bavaroise n'était jusqu'ici disponible qu'en 5 portes 4 cylindres. Toujours dans la frange *premium* du segment des moyennes, l'Alfa 147 ne s'est vendue qu'à 54.000 exemplaires sur la même période. Si l'arrivée d'un 6 cylindres sous le capot de la Série 1 ne devrait logiquement pas faire exploser ses ventes, elle contribuera à renfor-

cer l'image, en attendant le lancement d'une carrosserie coupé courant 2006 et d'une hypothétique exécution «M». Commercialisée sur les marchés européen, japonais et australien – l'Amérique du Nord n'est pour l'instant pas intéressée –, la BMW Série 1 est produite à Regensburg (Ratisbonne), en Allemagne.

S'il serait sans doute exagéré d'écrire que la Série 1 partage sa plate-forme avec la Série 3, il est indéniable qu'elle en a étrenné de nombreux éléments, et notamment les principes d'essieu. L'architecture est donc celle d'une propulsion à moteur avant. Ce dernier est ici un 6 cylindres en ligne – donc plutôt long – disposé sur l'essieu avant (avec 2 cylindres et des pouces en porte-à-faux). La mécanique et la transmission – une boîte manuelle

à 6 rapports – empiètent donc généreusement sur l'habitacle. Voilà pourquoi les concepteurs de la Série 1 ont choisi un empattement particulièrement long (2,66 m) rapporté à la longueur hors tout (4,23 m) par rapport à ses rivales directes: Alfa 147 (E: 2,54 m, L: 4,22 m) et Audi A3 Sportback (E: 2,58 m, L: 4,28 m).



## SÉCURITÉ

Créditée de 5 étoiles aux tests Euro-NCAP, la BMW Série 1 présente un niveau de sécurité passive remarquable. Bon en choc frontal, le bilan est tout simplement excellent (note maximale) en latéral, où la structure très rigide de l'habitacle réduit les risques d'intrusion, tandis que les airbags thorax intégrés aux sièges avant et les rideaux de protection des têtes remplissent parfaitement leur office en lissant l'accélération subie par les passagers. Le bilan est bon aussi pour la protection des enfants – fixations Isofix de série aux places

## TECHNIQUE

### BMW 130i

#### Moteur

Disposition  
Type

Matériau bloc/culasse

Cylindrée (cm<sup>3</sup>)

Alésage x course (mm)

Rapport volumétrique

Puissance maxi (ch/kW à tr/min)

Couple maxi (Nm à tr/min)

Distribution

– entraînement

– calage/levée/durée variable

– commande des soupapes

– compensation du jeu

Alimentation

Suralimentation

– refroidissement de l'air de charge

– pression absolue (bar)

Gestion du moteur

Transmission

Type

Boîte de vitesses manuelle

Boîte de vitesses automatique

Différentiel à glissement limité

Rapport de pont

Rapports de boîte

et vitesses théoriques

à 1000 tr/min (km/h)

– 1<sup>er</sup>

– 2<sup>er</sup>

– 3<sup>er</sup>

– 4<sup>er</sup>

– 5<sup>er</sup>

– 6<sup>er</sup>

– AR

Châssis

Type

Carrosserie

Suspension AV

Suspension AR

Freins AV (Ø/épaisseur en mm)

Freins AR (Ø/épaisseur en mm)

ABS/aide au freinage d'urgence

Antipatinage/contrôle de stabilité

Direction

– assistance

– nombre tours volant

– Ø braquage murs/trottoirs (m)

### L'étendue de la plage d'utilisation (de 2750 à 6600 tr/min) apparaît d'emblée comme la qualité majeure de cette mécanique.



## MOTEUR

Figure de proue de la Série 1, la 130i hérite du nouveau 6 cylindres en ligne 3 litres BMW. Rappelons que la principale originalité de cette mécanique réside dans l'utilisation du magnésium la plus extensive jamais rencontrée dans un bloc-moteur. Le carter-cylindres est ici composite, en

aluminium pour l'insert intérieur intégrant les fûts de cylindres, en magnésium pour l'élément constituant les parois et nervures extérieures du bloc. Résultat: la masse de ce dernier serait presque réduite de moitié par rapport à un bloc en fonte grise remplissant le même cahier des charges. Le magnésium est aussi utilisé pour le couvre-culasse et la semelle portant les paliers de vilebrequin. Du coup, et malgré l'ajout du Valvetronic (levée continuée variable des soupapes d'admission pour réduire les pertes par pompage), ce nouveau 6 cylindres est plus léger de 10 kg (161 kg) que son prédecesseur. La distribution est en outre bien sûr toujours à double Vanos, c'est-à-dire à calage variable en continu des arbres à cames d'admission et d'échappement.

Enfin, le collecteur d'admission compte désormais 3 étages – au lieu de 2 jusqu'ici – pour un meilleur remplissage. Pilotée par des volets de résonance, cette troisième tubulure dite de suroscillation élargit la plage de régimes à l'intérieur de laquelle le système crée son effet de suralimentation naturelle. De quoi ex-

*Si l'antipatinage n'est pas là pour la réduire, la puissance ne passe pas intégralement au sol en sortie de virage. Pour cela, il faudrait un différentiel à glissement limité, malheureusement indisponible.*



pliquer l'excellent rendement obtenu malgré un rapport volumétrique (10,7:1) somme toute relativement modeste. Par rapport au moteur installé sous le capot de la 330i, le couple et la puissance ont pu encore être légèrement augmentés: de 300 à 315 Nm et de 258 à 265 ch. Mais au-delà des valeurs spécifiques, exceptionnelles pour un moteur atmosphérique (88,4 ch/l, 105,1 Nm/l), c'est l'étendue de la plage d'utilisation (de 2750 à 6600 tr/min) qui apparaît d'emblée comme la qualité majeure de cette mécanique.

De fait, ce moteur est un vrai bonheur. Vif, nerveux, il répond présent à tous les régimes, produisant une poussée vigoureuse et linéaire de 2000 à 7050 tr/min (régime de régulation) accompagnée de la bande son mécanique la plus désirable du moment. C'est d'ailleurs une bonne nouvelle pour les mélomanes, le chant du 6 cylindres est un peu plus présent ici que sous le capot des autres modèles de la marque.



## PERFORMANCES

Les performances de la 130i sont très élevées. Elles auraient pu l'être encore plus. Las, l'absence de différentiel à glissement limité et la largeur sans doute légèrement insuffisante de ses pneus arrière se combinent pour produire une motricité perfectible. Du coup, si la 130i réalise, sur l'épreuve du 1000 m départ arrêté, 26,4 s contre 26,8 à la 330i (plus lourde de 80 kg), les 4 dixièmes gagnés le sont tous sur la fin de la courbe d'accélération, puisque le temps de 0 à 100 km/h est rigoureusement le même (6,5 s). Cela dit, le bilan reste excellent, la 130i faisant logiquement mieux dans ce domaine que l'Alfa 147 GTA (26,6 s) tout en s'approchant de l'Audi A3 3.2 quattro 250 ch (26,1 s).

**Souple, puissant, musical, et même sobre, ce moteur a tout pour lui!**



Nous n'avons malheureusement pas encore eu l'occasion de mesurer les performances des autres fortes têtes de la catégorie des berlines moyennes que sont la Volkswagen Golf V R32 (250 ch) et la Mercedes C350 Coupé Sport (272 ch). Les reprises sont aussi remarquables, la 130i se permettant de distancer la 330i de 1 seconde pleine en 5<sup>e</sup> de 60 à 90 et de 90 à 120 km/h, de 2 s en 6<sup>e</sup>. En fait, la souplesse exceptionnelle du 6 cylindres dispense le plus souvent de rétrograder.



## CONSOMMATION

Le rapport performances/consommation de la 130i est remarquable, sans aucun doute le meilleur de la catégorie, et ce principalement grâce au rendement exceptionnel de son 6 cylindres. Les deux principaux «plus» de ce moteur sont le Valvetronic, qui réduit drastiquement les pertes par pompage à l'admission à charge partielle, et une pompe à eau électrique au débit régulé en fonction de la température du liquide de refroidissement pour un bilan thermique optimisé et un système de refroidissement moins gourmand en puissance. En effet, alors qu'une pom-

### PERFORMANCES

**BMW  
130i**

#### Conditions de l'essai

Dates	du 26 au 31 octobre 2005
Kilométrage de départ (km)	3.900
Distance parcourue (km)	500
Poids constructeur/mesuré (kg)	1.375/1.458
Répartition AV/AR (%)	51/49
Température (°C)	21
Pression atmosphérique (hPa)	1015
Vitesse du vent (km/h)	18

#### Facteurs de performances

Valeurs spécifiques (ch/l - Nm/l)	88,4 - 105,1
Aérodynamique (Cx/SCx)	0,32/0,67
Poids/puissance const. - mes. (kg/ch)	5,2 - 5,5

#### Nos mesures

Vitesse maxi (km/h à tr/min)	250 à 6300 en 6 <sup>e</sup>
Vitesses maxi sur les intermédiaires (km/h)	54/95/143/189/230/250

#### Accélérations (s)

- 400 m départ arrêté (vitesse)	14,7 (159 km/h)
- 1000 m départ arrêté (vitesse)	26,4 (203 km/h)
- 0- 60 km/h	6,2
- 0- 80 km/h	8,3
- 0-100 km/h	10,3
- 0-120 km/h	12,3
- 0-140 km/h	14,4
- 0-160 km/h	16,5
- 0-180 km/h	18,6
- 0-200 km/h	20,7

#### Reprises (s)

- 400 m à partir de 40 km/h (vitesse)	16,6 (133 km/h)	5 <sup>e</sup>	18,0 (124 km/h)
- 1000 m à partir de 40 km/h (vitesse)	29,9 (188 km/h)	32,5 (174 km/h)	
- 40- 60 km/h	3,8		5,0
- 40- 80 km/h	7,1		9,0
- 40-100 km/h	10,2		13,1
- 40-120 km/h	13,8		17,1
- 40-140 km/h	17,6		22,2
- 40-160 km/h	21,9		27,2
- 60- 90 km/h	5,1		6,5
- 90-120 km/h	5,2		6,3

#### Consommation

Moyenne de l'essai (l/100 km)	10,8
Minimum mesuré (l/100 km)	8,1
Maximum mesuré (l/100 km)	13,9
Selon norme (93/116):	
- urbaine (l/100 km)	13,7
- non urbaine (l/100 km)	6,6
- moyenne (l/100 km)	9,2
- émissions CO <sub>2</sub> (g/km)	221
Volume du réservoir (l)	53
Autonomie pendant l'essai (km)	450

**BMW**  
130i  
**3.0 265 ch**

**AUDI**  
A3  
**3.2 quattro**

**Prix de base (€)**

**34.900**  
Confort

**37.340**  
Ambition

**Equipement**

Accès mains libres	650	—
Aide au parking AR	420	400
Alarme antivol	450	490
Changeur 6 CD	430	450
Cuir	1.450	1.650
Peinture métallisée	650	600
Projecteurs au xénon	570	920
Régulateur de vitesse	série	380
Sac à skis	170	280
Sièges avant chauffants	340	390
Suspensions sport	300	270
Toit ouvrant électrique	1.000	950

**Performances**

Vitesse maxi (km/h)	250	250
1000 m DA (s)	26,4	26,1
60-90 km/h en 5°/6° (s)	5,1/6,5	3,8 en D (DSG)
90-120 km/h en 5°/6° (s)	5,2/6,3	4,2 en D (DSG)
Consommation moyenne (l/100)		
— de l'essai	10,8	12,4
— en cycle mixte	9,2	9,8
Volume de coffre (l)	de 330 à 1.150	de 280 à 1.031



**AUDI A3 DSG 3.2 QUATTRO**  
Le Moniteur Automobile N°1310

**SES QUALITES**

- ↗ Comportement routier, motricité
- ↗ Performances de tout premier plan
- ↗ Ensemble V6 3.2 + boîte DSG

**SES DEFAUTS**

- ↘ Suspension sport inconfortable
- ↘ Volume du coffre (quattro)
- ↘ Prix élevé

pe à eau attelée conventionnelle absorbe jusqu'à 2000 W à plein régime, l'électrique ne consomme que 200 W au maximum.

Résultat: nous avons réalisé une consommation moyenne de 10,8 l/100 km au cours de notre essai, contre 12,1 à l'Audi A3 3.2 (quattro DSG) et 14,2 à la 147 GTA. La hiérarchie est logiquement la même pour les normalisées mixtes avec respectivement 9,2, 9,8 et 12,1 l/100 km. Notre seule réserve concernera ici le volume du réservoir (53 l), un peu juste. L'autonomie moyenne est de 450 km, et chute rapidement à un peu plus de 300 lorsque le parcours invite à une conduite plus «active».

**TRANSMISSION**

La 130i reprend la boîte Getrag à 6 rapports et l'étagement de la 330i, mais adopte un rapport de pont sensiblement plus court (3,46:1 contre 3,15). Résultat: le typage est plus sportif avec une vitesse de pointe (250 km/h, limitée électroniquement) atteinte sur le dernier rapport, et non plus en 5<sup>e</sup> comme pour la 330i. L'échelonnement des rapports est serré et régulier, permettant des mises en vitesse optimales. Cela dit, avec une plage d'utilisation comme celle dont dispose ce 6 cylindres, il est tout à fait envisageable de sauter un rapport à l'occasion. Précise et rapide dans le feu de l'action, la commande de boîte de notre modèle d'essai s'est montrée paradoxalement légèrement accrocheuse lorsque les mouvements étaient plus décomposés. Mais il s'agit sans doute là de séquelles dues aux multiples séances de mesure (imposant des passages de rapports à la volée pour l'épreuve d'accélération) infligées à cet exemplaire.

**DIRECTION**

La préhension de l'épaisse jante du volant à 3 branches est particulièrement agréable. D'autant qu'il commande une direction très réussie – assistée par un circuit hydraulique dont la pression est fournie par une pompe attelée au moteur –, sans doute la meilleure de la gamme BMW aujourd'hui. C'est le résultat d'un fort angle de chasse (7°15') et d'une épure pseudo-McPherson à pivot virtuel: le point de rotation inférieur de la jambe de force est à l'intersection des axes de deux bras inférieurs, un tirant ancré sur un palier hydraulique pour un meilleur

filtrage et un bras transversal sur une articulation plus rigide pour assurer une bonne maîtrise du plan de roue sous effort latéral. Bien centré et doté d'une montée en effort bien marquée au cours du braquage, l'ensemble se montre suffisamment direct malgré les 3 tours de butée à butée, et la réponse du châssis aux consignes du conducteur reste linéaire, même à haute vitesse. En outre, l'architecture de propulsion autorise un diamètre de braquage de seulement 10,7 m garantissant une bonne maniabilité en manœuvre. Dernier détail: l'effort relativement important à déployer en manœuvres de parking réclame un léger temps d'accoutumance.

**FREINS**

La 130i dispose logiquement des plus gros freins de la gamme. Ses 4 disques ventilés sont empruntés à la 330i pour les avant, à la 120d pour les arrière. Ils sont pincés par des étriers flottants en aluminium pour contenir l'augmentation des masses non suspendues. La centrale hydraulique Teves Mk60 reçoit une pompe spécifique mise à contribution pour l'assistance de freinage. Une assistance qui compense de façon transparente pour le conducteur l'apparition du phénomène de fading (chute du coefficient de frottement plaquette/disque avec l'échauffement).

Le logiciel du DSC intègre les fonctions «freins secs» qui assèche périodiquement les disques sur une route mouillée (quand l'essuie-glace est en marche), «préfreinage» qui rapproche les plaquettes des disques lorsque le pied quitte brusquement l'accélérateur, aide au démarrage en côte (la pression de freinage subsiste un petit laps de temps après que le pied a quitté la pédale de frein). Enfin, les feux de stop sont dits bi-intensité, leur surface lumineuse s'agrandissant après 250 ms en cas de freinage violent ou d'intervention de l'ABS.

Cela paraît un peu compliqué comme ça, mais l'ensemble donne toute satisfaction en usage courant, les décélérations s'avérant à la fois puissantes et faciles à doser. L'endurance du système apparaît difficile à juger compte tenu de l'absence d'évolution – potentiellement trompeuse – de l'effort ou de la course à la pédale causée par un éventuel fading. Cela dit, aucune vibration ou odeur suspecte n'est venue perturber nos évolutions sur circuit.



Motricité perfectible mise à part, la 130i présente un compromis confort/comportement qui fait figure de référence chez les compactes.



## TENUE DE ROUTE

L'architecture moteur avant et propulsion présente de nombreux avantages dynamiques: affranchie des couples créés par la force motrice, la direction gagne en «lisibilité», tandis que la répartition et le centrage des masses (environ 50% sur chaque essieu, autant que possible à l'intérieur de l'empattement) permettent à la fois d'optimiser la motricité – le transfert de charge dynamique profite à l'essieu moteur à l'accélération – et de réduire l'inertie polaire au bénéfice de l'agilité. Une architecture d'avenir, même, serions-nous tentés d'écrire, puisque la principale faiblesse traditionnelle de cette solution – l'instabilité sur les revêtements peu adhérents – a disparu avec la généralisation des aides à la conduite (antipatinage et contrôle de stabilité). Forte de ces qualités intrinsèques, la 130i se montre à son avantage pratiquement en toute circonstance.

Agile en entrée de courbe grâce à un train avant incisif, elle adopte un équilibre toujours très proche de la neutralité en virage établi, tandis que son essieu arrière multibras garantit un suivi de trajectoire rigoureux et une bonne tenue de cap en ligne droite. Du côté des aides à la conduite, l'ensemble est surveillé par un contrôle de stabilité DSC peu gênant en usage courant. L'interrupteur DTC (pour *Dynamic Traction Control*) au tableau de bord permet de relever les seuils d'intervention du système,

## L'architecture moteur avant et propulsion présente de nombreux avantages dynamiques (répartition, centrage des masses).

qui s'accommode alors d'un style de conduite plus «actif». Enfin, l'ensemble peut aussi être complètement déconnecté en enfonçant l'interrupteur plusieurs secondes d'affilée.

Et là, patatas! les amateurs de propulsion «à l'ancienne» en sont pour leur frais. Première déconvenue: le CBC (*Cornering Brake Control*) intégré à l'ABS continue à interdire toute attitude de survirage transitoire à l'inscription en courbe sur les freins, tandis que la motricité apparaît totalement défaillante lorsqu'elle n'est pas surveillée par l'antipatinage; pour peu que l'appui soit prononcé, la roue arrière patine jusque sur le 3<sup>e</sup> rapport... Il faut préciser que notre modèle d'essai n'était pas équipé du châssis

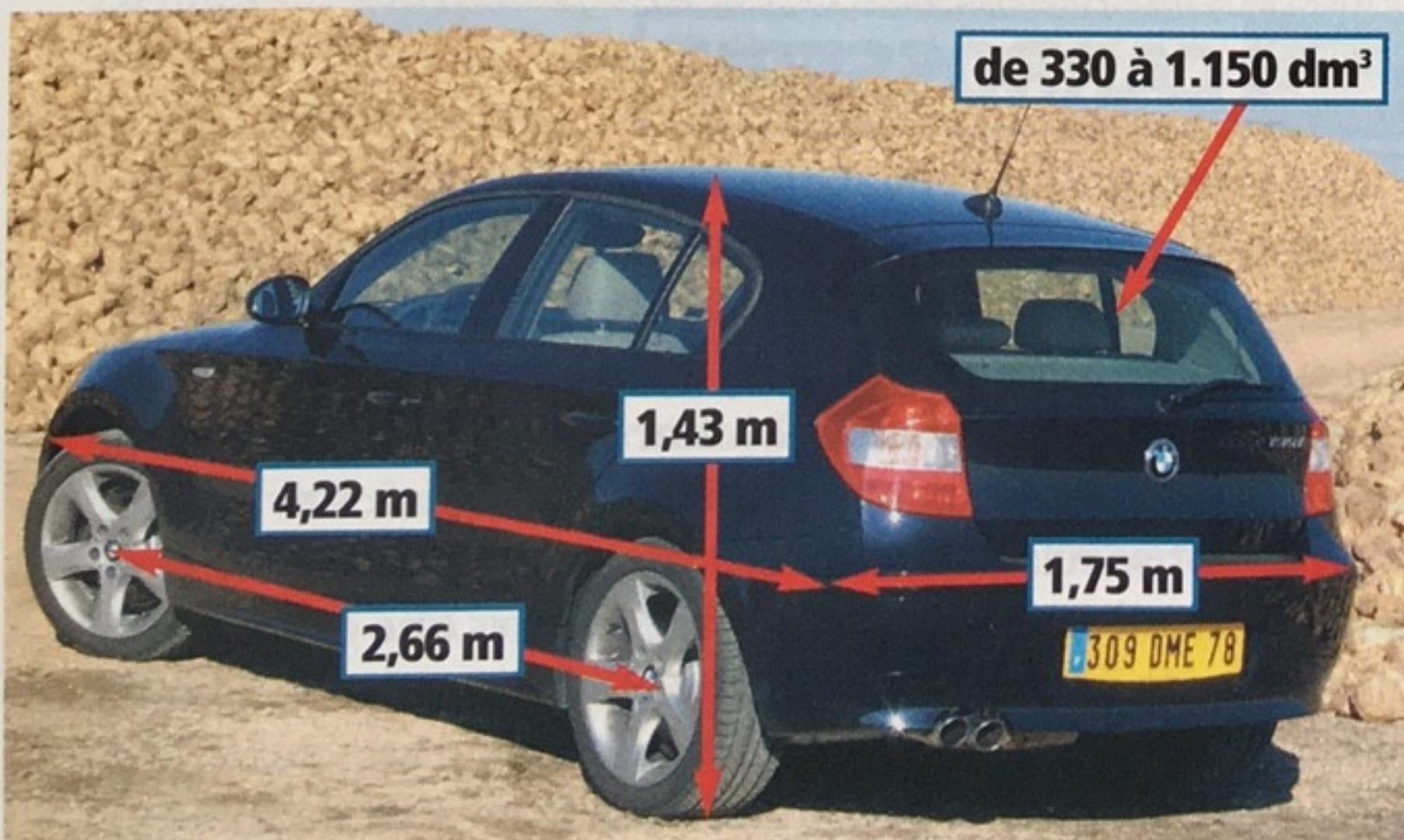
sport, mais disposait, sur des jantes de 17 pouces, de l'équipement pneumatique optionnel différencié (225/45 à l'arrière). Si les ressorts plus raides réduisent les

mouvements de caisse et la monte pneumatique en 18" disponibles en option pourraient sans doute améliorer les choses, ils ne remplaceront pas le seul équipement vraiment utile dans ce type de configuration: le différentiel autobloquant, que, pour des raisons obscures, BMW réserve désormais aux modèles «M».



## CONFORT

Bien amortie, bien filtrée, la 130i fait figure de référence au sein du segment des berlines moyennes sportives dans le do-



## MENSURATIONS

**BMW  
130i**

### Dimensions

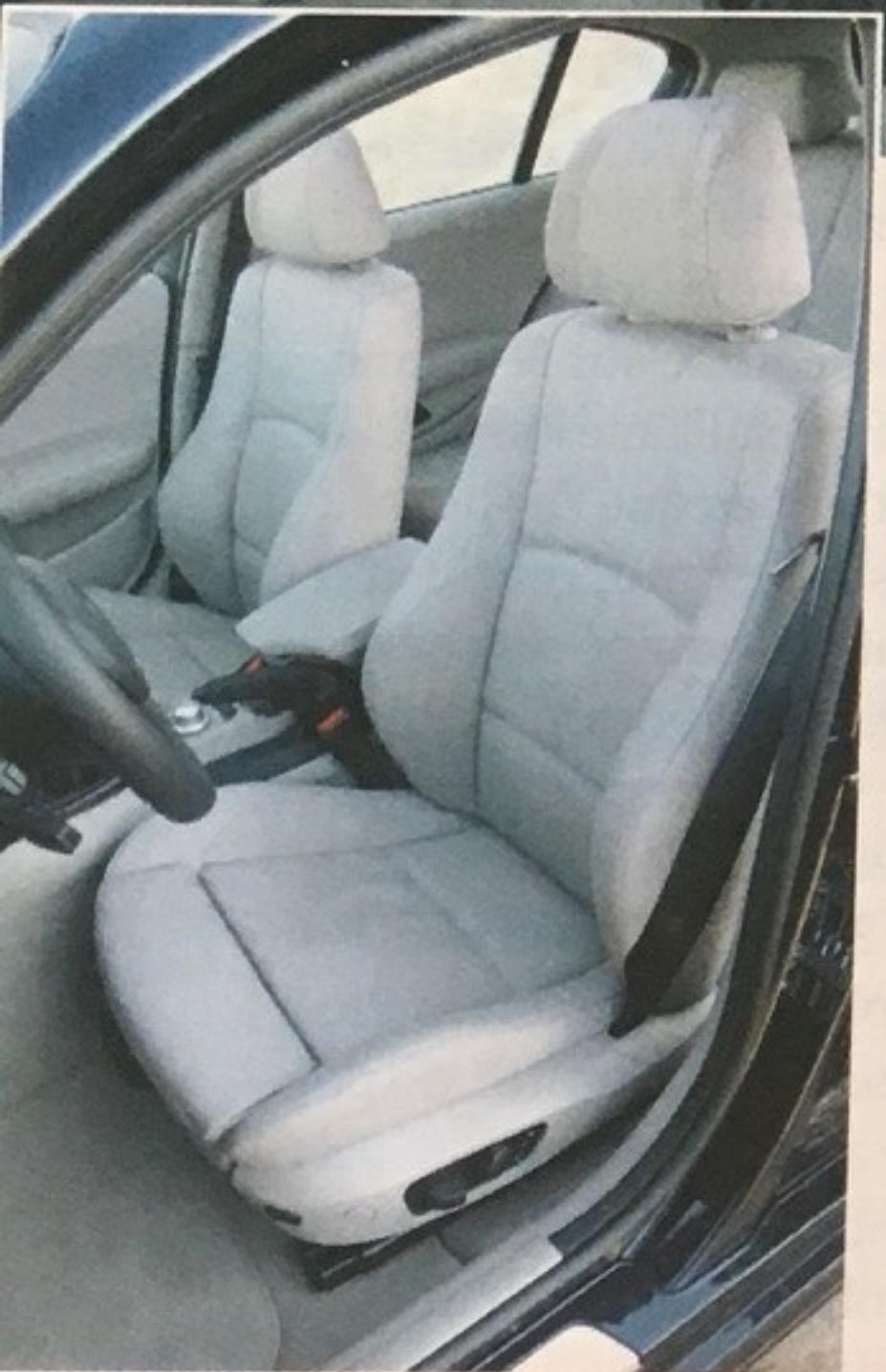
Longueur/largeur/hauteur (mm)	4227/1751/1430
Empattement (mm)	2660
Voies AV/AR (mm)	1484/1497
Largeur aux coudes AV/AR (mm)	1407/1414
Pneus	Pirelli Eufori@ RSC (roulage à plat)
– véhicule de série AV/AR	205/50 R17 89W / 205/50 R17 89W
– véhicule de l'essai AV/AR	205/50 R17 89W / 225/45 R17 91W
Roue de secours	pneus à flancs renforcés pour le roulage à plat
Volume du coffre (dm³)	de 330 à 1.150

### Poids

Poids à vide/total autorisé (kg)	1375/1875
Attelage freiné/non freiné (kg)	1.200/680



**Position de conduite et ergonomie générale font partie des points forts de la série 1.**



**Les sièges avant proposent un maintien remarquable. Compté, le rayon aux genoux limite l'habitabilité aux places arrière.**



**D'un volume moyen, mais logeable, modulable et facile d'accès, le coffre contribue à rendre la 130i pratique au quotidien.**

maîne du confort. La position de conduite est parfaite pour tous les gabarits grâce, notamment, à une colonne de direction réglable en profondeur et inclinaison sur de grandes amplitudes. L'emplacement des différentes commandes compose une ergonomie réussie, jusqu'à la disposition des pédales – l'accélérateur étant articulé au plancher –, visiblement étudiée pour faciliter la manœuvre du talon-pointe. Alors que les sièges d'origine procurent déjà un bon maintien, des sièges sport disponibles en option permettent en outre d'ajuster pneumatiquement appui lombaire et maintien latéral.

Implantation mécanique oblige, la BMW Série 1 souffre, malgré son empattement record (2,66 m), d'une longueur habitable comptée. Le rayon réduit aux genoux et le tunnel de transmission limitent l'usage de la banquette à deux adultes de gabarit moyen (jusqu'à 1,75 m). Certes, il y a bien une place centrale arrière et la ceinture 3 points qui va avec, mais le tunnel de transmission y réduit sensiblement l'espace disponible pour les pieds. Il est plus généreux pour les passagers latéraux, qui peuvent les caser sous les sièges avant, mais la gymnastique consistant à les y glisser ou les en sortir réclame une certaine souplesse, en particulier pour ceux qui chaussent grand. En revanche, la garde au toit est aussi généreuse à l'arrière qu'à l'avant.

## CARROSSERIE

Quant au style, si la filiation avec le déjà culte coupé Z3 apparaît évidente, c'est sans doute parce que ce *shooting brake* fut le premier projet BMW signé du très controversé Chris Bangle, qui supervise aujourd'hui le style de tous les produits de la marque. Outre sa personnalité affirmée, le dessin du profil de la Série 1 garantit une bonne visibilité de trois quarts avant avec son pare-brise relativement vertical, tandis que l'arrière tronqué à la manière d'un break ménage à la fois une garde au toit généreuse pour les passagers arrière et un bon volume de coffre, allant de 330 à 1.550 l grâce à la banquette rabattable (60/40). Cela malgré le tunnel de transmission et l'essieu multibras et

# EQUIPEMENT

## Sécurité

	Confort	Luxe	BMW 130i Sport	GT
Airbags				
- frontaux/latéraux AV/latéraux AR	S/S/-	S/S/-	S/S/-	S/S/-
- de tête AV/AR	S/S	S/S	S/S	S/S
Dispositifs d'aide à la conduite				
- ABS/assistance au freinage d'urgence	S/S	S/S	S/S	S/S
- antipatinage/contrôle de stabilité	S/S	S/S	S/S	S/S
- surveillance pression des pneus/affichage	S/-	S/-	S/-	S/-
- aide au parking AV/AR	O/O	O/O	O/O	O/S
Ceintures de sécurité AV à limiteur d'effort	S	S	S	S
Ceintures de sécurité AR	3	3	3	3
- centrale à 3 points	S	S	S	S
- latérales à limiteur d'effort	-	-	-	-
Appuie-tête AV/AR	2/3	2/3	2/3	2/3
- réglables en hauteur	S/S	S/S	S/S	S/S
Point d'ancre Isofix AV/AR	O/2	O/2	O/2	O/2
Éclairage				
- projecteurs au xénon	-	-	S	S
- allumage automatique	S	S	S	S
- projecteurs antibrouillards	S	S	S	S
Éclairage du seuil des portes AV/AR	-/-	-/-	-/-	-/-
Essuie-glace AV	2	2	2	2
- intermittence/pauses réglables	S/S	S/S	S/S	S/S
- automatique à capteur de pluie	S	S	S	S
Lave/essuie-glace AR	S/S	S/S	S/S	S/S
- balayage automatique en marche AR	-	-	-	-

Les jantes de 17" peuvent être remplacées par des 18 en option.



Côté rangement, les poches aumônières sont en option sur les premiers niveaux de finition.

## Esthétique

	Confort	Luxe	BMW 130i Sport	GT
Boucliers teints/rétroviseurs extérieurs teints	S/S	S/S	S/S	S/S
Peinture métallisée	O	O	O	O
Jantes en alliage	S	S	S	S
Intérieur en tissu/velours/Alcantara/cuir	S/-/-/-	-/-/-/S	S/-/-/-	-/-/-/S
Volant/pommeau gainés de cuir	S/-	S/S	S/S	S/S

S = Standard   O = Option   A = Accessoire   - = Non disponible ou sans objet

grâce à l'absence de roue de secours – la Série 1 est équipée en série de pneus à flancs renforcés permettant le roulage à plat sur 150 km. Un filet de séparation disponible en option permet alors de protéger les occupants avant de chute d'objet intempestive. La finesse aérodynamique de la 130i reste en outre dans la bonne moyenne avec un Cx de 0,32. Bon vers les places avant, l'accès à la banquette est entravé par l'étroitesse des portières arrière. Des portières dont on apprécie au quotidien la légèreté.



## EQUIPEMENT

En matière d'équipement inédit – en tout cas pour la catégorie –, la Série 1 doit se contenter des feux de stop bi-intensité. La 130i intègre à sa dotation l'air conditionné automatique à réglage différencié gauche/droite, la surveillance de la pression des pneus, le régulateur de vites-

**L'option accès confort permet de déverrouiller et de lancer le moteur en gardant le boîtier dans la poche.**

## Confort

	Confort	Luxe	BMW 130i Sport	GT
Air conditionné manuel/automatique	-/S	-/S	-/S	-/S
- réglage séparé G/D	S	S	S	S
- capteur d'ensoleillement/toxicité	S/-	S/-	S/-	S/-
Toit ouvrant manuel/électrique	-/O	-/O	-/O	-/O
Lève-vitres électriques AV/AR	S/S	S/S	S/S	S/S
- fermeture automatique au verrouillage	S	S	S	S
Éclairage intérieur				
- plafonnier(s) AV/AR	1/1	1/1	1/1	1/1
- lampes de lecture AV/AR	2/2	2/2	2/2	2/2
Miroirs de courtoisie G/D	S/S	S/S	S/S	S/S
- éclairés	S/S	S/S	S/S	S/S
Accoudoir central AV/AR	S/-	S/-	S/-	S/-
Équipement audio				
- radiocassette/radio-CD	-/S	-/S	-/S	-/S
- changeur de CD/en façade	O/-	O/-	O/-	O/-
- commandes au volant	O	S	S	S
Régulateur de vitesse/adaptatif/limiteur	S/-/-	S/-/-	S/-/-	S/-/-
Système de navigation	O (DVD)	O (DVD)	O (DVD)	S (DVD)

## Fonctionnalité

	Confort	Luxe	BMW 130i Sport	GT
Volant réglable en hauteur/profondeur	S/S	S/S	S/S	S/S
- multifonction	-	S	S	S
Sièges conducteur/passager				
- à réglages électriques	O/O	O/O	O/O	S/S
- réglables en hauteur	S/S	S/S	S/S	S/S
- réglables en inclinaison d'assise	S/S	S/S	S/S	S/S
- réglables en soutien lombaire	-/-	-/-	-/-	-/-
Banquette AR	S/-	S/-	S/-	S/-
- dossier(s)/assise(s) rabattables	-/-	-/-	-/-	-/-
- trappe à skis/sac à skis	-/-	-/-	-/-	-/-
Rétroviseurs extérieurs				
- asphérique côté conducteur	S/S	S/S	S/S	S/S
- électriques/rabattables/dégivrants	S/O/S	S/O/S	S/O/S	S/O/S
- électrochromes G/D	O/O	O/O	O/O	O/O
Rétroviseur intérieur electrochrome	O	S	S	S
Espaces de rangement				
- porte-gobelets AV/AR	O/-	S/-	O/-	S/-
- aumônières au dos des sièges AV	O	O	S	S
- tiroir sous le siège du passager AV	-	-	-	-
- bacs de portières AV/AR	S/S	S/S	S/S	S/S
Verrouillage centralisé/télécommande	S/S	S/S	S/S	S/S
- condamnation automatique en roulant	S	S	S	S

## Instrumentation

	Confort	Luxe	BMW 130i Sport	GT
Jauge d'huile électrique	S	S	S	S
Manomètre/thermomètre d'huile	-/-	-/-	-/-	-/-
Thermomètre extérieur/indicateur de verglas	S/S	S/S	S/S	S/S
Ordinateur de bord	S	S	S	S
- consommation moyenne/instantanée	S/S	S/S	S/S	S/S
- vitesse moyenne/instantanée	S/-	S/-	S/-	S/-
- distance parcourue/autonomie	S/S	S/S	S/S	S/S
Indicateur d'intervalle d'entretien	S	S	S	S

se et l'ordinateur de bord. Les aides à la conduite et les équipements de sécurité passive cités plus haut font partie de l'équipement standard de toute Série 1.



## OPTIONS

Parmi les options proposées, celles qui nous ont semblé le plus pratiques au quotidien sont l'accès confort permettant de déverrouiller et de lancer le moteur en gardant le boîtier (il ne s'agit plus vraiment d'une clé) dans la poche, le radar périphérique avant et arrière PDC montrant sur l'écran les éventuels obstacles lors d'une manœuvre de stationnement et la com-

mande vocale regroupant la radio, la navigation et le téléphone. Pour les autres fonctions, il faut passer par le système i-Drive simplifié hérité de la Série 5. Enfin, les mélomanes peuvent opter pour un installation audio inté-

**MOTEUR**

Puissance  
Souplesse  
Nervosité  
Sonorité


**TRANSMISSION**

Embrayage/douceur si BVA  
Changement de vitesses


**DIRECTION**

Précision  
Agrément  
Rayon de braquage


**TOTAL CONDUITE**
**172/200**
**FREINAGE**

Puissance  
Endurance  
Progressivité


**COMPORTEMENT SECURITE ACTIVE**

En ligne droite  
En virage  
Motricité  
Adhérence  
Eclairage


**SECURITE PASSIVE**

Frontale  
Latérale


**TOTAL SECURITE**
**152/200**
**CONSOMMATION**

Route/autoroute  
Ville  
Autonomie


**ENTRETIEN**

Programme d'entretien  
Programme de garanties  
Qualité perçue


**PRIX**

Prix/prestations  
Prix/équipement  
Prix/qualité  
Prix/valeur probable de revente


**TOTAL BUDGET**
**140/200**
**CARROSSERIE**

Accès aux places AV  
Accès aux places AR  
Visibilité


**COFFRE**

Capacité  
Accès  
Modularité


**ACCESOIRES**

Instruments  
Commodités/rangement  
Equipement de série  
Finition intérieure


**TOTAL FONCTIONNALITE**
**148/200**

Déjà très à l'aise sous le capot d'une Série 3, le nouveau 6 cylindres 3 litres BMW ne donne jamais l'impression de forcer sous celui de la Série 1. Puissant, disponible à tous les régimes, tantôt musical ou rageur, c'est un bonheur de tous les instants. Très précise et rapide, la commande de la boîte Getrag à 6 rapports est parfaite dans le feu de l'action, mais peut paradoxalement se montrer légèrement accrocheuse lorsqu'on décompose les changements de rapports. La direction de cette Série 1 est du genre «viril», réclamant un effort important en manœuvres de parking. Cela dit, cette montée en effort est très agréable sur la route, et le rayon de braquage réduit est pratique.



Typiquement BMW, l'instrumentation est lisible et complète.

**CONFORT**

Suspension  
Sièges avant  
Position de conduite  
Ergonomie  
Habitabilité avant  
Habitabilité arrière  
Banquette/sièges arrière  
Insonorisation  
Chauffage/climatisation  
Ventilation


**TOTAL CONFORT**
**152/200**

Les principes d'essieu sophistiqués de la Série 1 favorisent un filtrage de qualité, surtout pour la catégorie. L'amortissement est aussi très bon (sensiblement meilleur que sur la Série 3), garantissant un confort remarquable sans pour autant laisser apparaître de phénomènes de pompage ou de battement de roue. La position de conduite est parfaite pour tous les gabarits grâce à l'amplitude des réglages disponibles. A l'arrière, on souffre d'un rayon aux genoux compté et d'un accès difficile à la cave à pieds.

L'excellent rendement de la mécanique favorise une consommation très raisonnable sur la route. La forte cylindrée est forcément plus pénalisante en ville. On aurait apprécié un plus grand réservoir. Les programmes d'entretien sont dictés par l'indicateur d'intervalles tenant compte du style de conduite adopté. Les garanties rassurent, comme la qualité perçue de bonne facture. Certes, le prix est élevé, mais le niveau de prestations l'est clairement encore un peu plus. L'époque n'est pas forcément propice à la cote d'occasion d'autos animées par de gros moteurs à essence...

Bon vers les places avant, l'accès à la banquette est entravé par l'étroitesse des portières. Faiblement incliné, le pare-brise ménage une bonne visibilité de trois quarts avant. Le coffre présente un volume dans la moyenne pour la catégorie, mais il est facile d'accès, modulable et particulièrement logeable. L'instrumentation est très lisible, et complète grâce à l'ordinateur de bord. L'équipement de série est complet si l'on fait abstraction de l'impardonnable absence d'autobloquant.



Comme sur les Seat,  
c'est l'écusson qui fait  
office de poignée pour  
ouvrir le coffre.

grant jusqu'à 10 haut-parleurs et une chaîne d'amplification de type Logic 7.



## ENTRETIEN & APRÈS-VENTE

Les programmes d'entretien sont dictés par l'indicateur d'intervalles tenant compte du style de conduite adopté. Les garanties rassurent, comme la qualité perçue, de bonne facture.



## CONCLUSION

La 130i s'impose sans coup férir comme la berline compacte la plus plaisante à conduire du moment. Très confortable au quotidien, ce qui ne gâche rien, elle propose des performances de tout premier plan en appliquant la bonne vieille recette consistant à installer un gros moteur dans une petite carrosserie. Cerise sur le gâteau, l'exceptionnelle sobriété du nouveau 6 cylindres BMW permet de conserver une consommation raisonnable en usage courant. L'absence de différentiel à glissement limité reste la seule faute de goût qui pourra chagrinier les plus exigeants. Ceux-là devront attendre une hypothétique version «M» pour être vraiment comblés.

BUDGET	BMW 130i			
	CONFORT	LUXE	SPORT	GT
<b>Prix de base (€)</b>	34.900	37.400	37.400	42.800
<b>Options et accessoires (€)</b>				
Accès mains libres	650	650	650	650
Aide au parking AR/AV+AR	420/750	420/750	420/750	série/330
Alarme antivol	450	450	450	450
Changeur 6 CD dans le coffre	430	430	430	430
Cuir	1.450	série	1.450	série
Direction active AFS	1.350	1.350	1.350	1.350
Fixations Isofix à l'avant	90	90	90	90
Jantes de 18" (205/45 - 225/40)	750	750	600	600
Lecteur MD	180	180	180	180
Monte pneumatique différenciée AV/AR	150	150	série	série
Navigation avec fonctionnalités iDrive	1.950	1.950	1.950	1.950
Peinture métallisée	650	650	650	650
Projecteurs au xénon	570	570	série	série
Rétros ext. électrochromes/rabatt. électr.	490/250	320/250	320/250	320/250
Sac à skis	170	170	170	170
Sièges avant électriques/chauffants	1.350/340	1.350/340	1.350/340	série/340
Suspension sport	300	300	série	300
Toit ouvrant électrique	1.000	1.000	1.000	1.000
Volant multifonction	150	série	série	série
<b>Garanties</b>				
Pièces et main-d'œuvre		2 ans kilométrage illimité		
Défauts de peinture/corrosion perforante		3 ans/12 ans		
Assistance		24 h sur 24 à vie		
<b>Entretien</b>			selon indicateur d'intervalles	
Vidange et entretien			240	
Nombre de points de service				
<b>Frais d'exploitation</b>			130i	
Puissance fiscale (CV)				18



Polyvalente, la 130i est à l'aise partout, mais elle n'est jamais aussi plaisante à conduire que sur une départementale sinuuse.