

Article écrit par Nicolas HEIDET le 1 décembre 2009

BMW X1 : Par le bas

BMW se lance sur le marché des SUV compacts avec un petit frère pour le X3 nommé X1. Un moyen très audacieux d'aller taquiner Toyota et Honda avec leur RAV4 et CRV.

C'est à croire que BMW a senti le vent tourner. Alors que les ventes de SUV haut de gamme ont tendance à stagner, voire s'effondrer pour certains, BMW propose le X1. L'idée, c'est d'abord d'aller concurrencer les finitions haut de gamme des Toyota RAV4, Honda CRV ou encore Volkswagen Tiguan et Ford Kuga, mais aussi de prendre de court les concurrents Merce des et Audi (dont la sortie du Q3 est prévue dans 2 ans environ). Le message est donc clair, le X1 s'inscrit comme le ticket d'entrée à la gamme de SUV BMW.

Esthétiquement, il faut reconnaître que nous trouvions presque hideuse la toute première version dévoilée à Paris il y a un peu plus d'un an. Même s'il s'agissait d'un concept car, le X1 définitif lui reste fidèle à disons 98%. Mais à force de le croiser, nous nous sommes habitués à cette ligne assez particulière. Même que face à la concurrence, le X1 a au moins un avantage, celui de ressembler à une BMW. En découvrant l'habitacle, on retrouve facilement les repères d'une BMW. Même si en matière de luxe, on est plus proche d'une Série 1 que d'un X6 (rien d'étonnant), la belle présentation et la qualité des matériaux en font l'un des plus réussis de la classe SUV compacts. Pour l'équipement, c'est un peu l'histoire habituelle, c'est-à-dire de nombreux équipements de série, mais aussi une multitude d'options au catalogue. Pour le volume, les places arrière offrent un espace correct, mais reste toutefois limite pour les jambes si l'on dépasse le 1,75 m. Enfin le coffre propose une contenance de 420 l, c'est tout à fait suffisant. Pour les moteurs, BMW a simplifié l'offre au maximum.

Ainsi, seul un moteur essence est disponible pour le moment. Il s'agit du bloc 6 cylindres en ligne 3 l dans sa version livrée à 258 ch qui fait donc figure de haut de gamme. Tout le reste concerne le moteur diesel 2,0 l à rampe commune décliné à 3 niveaux de puissance : 143, 177, voire 204 ch dans sa version biturbo. Point important, grâce à de nombreux éléments visant à réduire la consommation et les émissions de CO2 (exemple : le Stop&Start disponible sur les 4 cylindres à boîte manuelle), le X1 se révèle très sobre. Dans sa version intermédiaire de 177 ch, le diesel n'affiche que 5,3 l ou 5,8 l selon le mode de transmission choisi (propulsion ou 4 roues motrices) ce qui permet de rester, pour le moment, dans la catégorie neutre, ce qui est loin d'être le cas des concurrents en configuration 4x4. Aussi stable que ferme sur la route, le X1 peut figurer dans la catégorie des BMW plaisantes à embarquer dans les enchaînements.

Il bénéficie pour cela des trains roulants des Série 1 et Série 3. De quoi offrir tout ce qu'il faut de précision et un bon niveau de confort sur les longs parcours.

BMW annonce une gamme qui débute à 29 500 euros. Sauf que pour s'offrir un bel intérieur et une motorisation plus pêchue, il vaudra mieux tableur sur un budget grim pant vers les 40 000 euros.