

Essai - BMW 1M Coupé : Petit prix, plaisir maximum

Une M, qu'elle soit dérivée d'une Série 3 ou d'une Série 5, reste un objet de convoitise, alliant sportivité et élégance. Nous allons découvrir si la petite cadette de la lignée Motorsport, la 1M Coupé, est à la hauteur de nos espérances.



- 6 cylindres, 2'979 cm³
- 340 CV à 7'900 t/min
- 450 Nm à 1'500 - 4'500 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.0 sec.
- Poids : 1'570 kg
- Conso. mesurée : 12.9 l./100 km
- Emissions de CO₂ : 224 g/km (G)
- dès CHF 74'300.-
modèle essayé : CHF 77'320.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Jérôme Marchon, Yves Zogheb

Motorsport c'est le nom de la division sportive du constructeur bavarois BMW. Ce dernier nous a toujours habitué à proposer des véhicules très performants et

plaisants à conduire. Depuis la mythique BMW M3 E30, il y a deçà 25 ans, et son petit 4 cylindres en ligne de 195 CV jusqu'à nos jours avec le démentiel BMW X6M, dont le style mélange à la fois un tout-terrain et un coupé quatre portes, équipé d'un V8 biturbo de 555 CV, la sportivité et la passion coulent dans les veines des modèles badgés « M ». Mais est-ce qu'en s'attaquant à la petite Série 1, modèle entrée de gamme de la marque, le département Motorsport arrivera-t-il encore une fois à satisfaire un public devenu très exigeant ? La 1M Coupé, à ne pas confondre avec la fameuse M1, autre voiture légendaire, était très attendue depuis l'annonce de sa production en fin d'année dernière. Tout comme nous, vous l'avez probablement aperçue lors du Salon de Genève. Mais il était déjà trop tard pour la commander, toutes les voitures pour la Suisse ayant déjà trouvé preneur. Toutefois en parcourant la toile, vous n'aurez actuellement pas trop de peine à en trouver une si l'envie vous prend après avoir lu notre essai.

A l'extérieur

Avant de prendre possession de cette 1M Coupé je savais qu'elle serait de couleur orange, « Valencia Orange » pour être précis. J'étais un peu septique sur ce que ça allait donner tout étant persuadé que c'était LA bonne couleur pour un véhicule de presse. Il faut savoir que le modèle n'existe qu'en trois teintes, orange donc, blanc et noir. Au préalable j'avais justement eu l'occasion de voir une 1M Coupé noire et j'étais resté un peu sur ma faim tant les lignes disparaissaient dans la masse. En ce début d'après-midi de fin de semaine, j'arrive à la concession de Genève pour récupérer la voiture, sous les yeux envieux des collaborateurs du garage qui me prédisent déjà un excellent week-end. Je découvre donc la bête et je reste bouche-bée tant cette 1M dégage un sentiment de bestialité et de puissance dans cette livrée orange. Les ailes bodybuildées pour laisser place aux trains roulants de la M3 V8 transparent de performance, le bouclier avant très agressif, avec ses énormes entrées d'air, donne l'impression d'avaler le bitume qui s'offre à lui et les quatre sorties d'échappement complètent le tableau. A cela s'ajoute des sublimes jantes 19" qui rappellent celles qui équipaient la M3 CSL E46, encore une voiture qui aura laissé des traces intemporelles dans le monde des sportives. En s'attardant un peu plus longuement, mes yeux sont attirés par la multitude de petites entailles dans la carrosserie, malheureusement fictives pour la plupart. Pas de doute, cette BMW en jette et l'effet est accentué si vous placez côte-à-côte une 1M et une 135i qui

était jusque là le modèle le plus sportif de la Série 1. Quel que soit l'angle pris pour la regarder, cette 1M Coupé procure immédiatement des sensations folles dans ma tête et je trépigne d'impatience de m'installer aux commandes pour découvrir si le ramage est à la hauteur du plumage. A l'occasion de notre shooting photo, un ami se joindra à nous avec sa propre 1M Coupé, blanche cette fois ci. Malgré que je sois sous le charme du « Valencia Orange », il faut reconnaître que dans cette livrée « Alpin Weiss », les nervures de la robe de la 1M Coupé sont nettement plus accentuées rendant la voiture encore plus bestiale.

A l'intérieur

Une fois les quelques explications transmises par le garage assimilées, je me glisse à bord et c'est avec grand plaisir que je remarque de suite les surpiquûres oranges sur les sièges et le tableau de bord. Autant l'adéquation est totale avec la teinte de notre voiture d'essai, autant je trouve dommage que ce détail n'ait pas été assorti en fonction de la couleur extérieure. Certes avec le noir ça n'aurait pas été visible, mais en blanc, j'aurai aimé que le rappel soit de même. Mes mains enveloppent le volant M à jante (très) épaisse. Je parcours du regard l'habitacle dans son ensemble et d'un coup la passion s'estompe. La bestialité des lignes extérieures a totalement disparu. C'est sobre, classique et à part les deux ou trois logos M, les différences avec une 135i sont minimes. La casquette des compteurs, la planche de bord côté passager et les contres-portes revêtus d'alcantara ne suffiront pas à me contenter. Pourquoi ne pas avoir mis de série les baquets BMW Performance en alcantara et épuré l'intérieur comme dans une M3 GTS ? Oui oui, j'exagère peut-être mais cette 1M Coupé est tellement démoniaque de l'extérieur qu'on s'attend à prendre le volant d'une voiture de course dont le confort aurait été réduit au strict minimum. Que nenni, il y a bien un côté grand tourisme à cette voiture et avec ses deux places arrière, relativement exiguës au demeurant, et son grand coffre, vous pourrez partir en week-end avec votre femme et vos deux enfants, âgés de 12 ans tout au plus. Eh oui, stricte deux portes, il vous sera bien difficile d'aller harnacher des bambins et une fois à l'adolescence, il y a fort à parier qu'ils se sentiront un peu à l'étroit à l'arrière. Bref, cette 1M Coupé n'a pas non plus la vocation d'être une familiale, alors laissez le père de famille acheter une M3 berline et profitez de votre jeunesse avec cette 1M. Surtout qu'une fois les sièges arrière rabattus, le coffre devient immense. J'ai aussi beaucoup apprécié le GPS en trois dimensions qui intègre le volume des bâtiments en ville

et qui s'avère d'une extrême facilité à l'utilisation. Bonne finition, apparence haut de gamme, ergonomie exemplaire, cette petite BMW est dans la lignée de la gamme Motorsport, même si pour ma part, elle aurait pu être un peu plus brute de décoffrage.

Sous le capot

Avant de prendre le volant, je prends le temps de soulever le capot moteur même si je connais un peu cette motorisation. Le 6 cylindres en ligne 3.0 l. biturbo, qui équipe entre autres la 135i et la 335i, est déjà bien connu des aficionados de la marque allemande. Sauf que dans le cas présent, la puissance passe de 306 à 340 CV à 5'900 t/min pour un couple de 450 Nm, voire 500 Nm avec l'overboost, disponible de 1'500 à 4'500 t/min, contre 400 Nm sur la 135i. La différence est minime, le 0-100 km/h est abattu en trois dixièmes de moins. Alors que la 1M est plus rageuse haut dans les tours, une 135i semble plus nerveuse à bas régime. Équipée d'une boîte manuelle 6 rapports exclusivement, la BMW 1M Coupé propose un retour à la vraie conduite virile. Inconditionnel de la transmission manuelle, je ne peux qu'apprécier ce choix avec toutefois une légère amertume tant la boîte à double embrayage DKG du constructeur bavarois est excellente. Certains parlent d'une restriction au niveau de la place disponible par rapport à la taille de cette boîte robotisée, d'autres annoncent simplement que cela rendrait la voiture plus performante qu'une M3. Et finalement d'aucuns avancent qu'une telle transmission viendrait dans le futur... La sonorité typique du six cylindres BMW est de la partie bien évidemment ; très présent à l'échappement, il sait être très - trop à mon goût - discret une fois installé à bord avec les vitres fermées. Encore une fois, cette 1M Coupé n'est pas une sportive pure et dure, les ingénieurs allemands lui ont laissé un peu de savoir-vivre pour qu'elle ravisse le cœur d'un plus grand nombre. Petit bémol, en roulant à vitesse constante sur autoroute, le cœur de cette petite BMW se montre très présent dans l'habitacle sans proposer les sympathiques grondements sportifs que l'on retrouve à bas régime ou en rétrogradant. Si les performances pourraient faire pâlir sa grande sœur la M3, propulsée par un V8 4.0 l. de 420 CV, cette dernière garde l'avantage de l'agrément de conduite. La hiérarchie est donc bien respectée. Niveau consommation, le constructeur annonce un très raisonnable 9.6 l./100km en utilisation mixte, mais vous vous en doutez, il m'aura été très difficile, impossible en fait, d'atteindre cette valeur. Sans ménager la voiture et en mélangeant tous

les styles de routes et de conduites, j'ai mesuré une consommation moyenne de 12.9 l/100km sur un parcours d'environ 900 km. Note positive pour l'ordinateur de bord qui m'annonçait à peine 2 dl. de plus. Sur la base de ces valeurs suffisamment précises, j'ai constaté que sur autoroute il était relativement facile de cruiser juste en dessous des 9.0 l./100km, alors qu'en conduite (très) sportive sur les petites routes du Jura, la 1M avalera sans peine un bon 17.0 l./100km. Encore une fois, on n'a rien sans rien et une telle mécanique nécessite des ressources lorsqu'on la sollicite.

Au volant

Il est temps de découvrir si le comportement routier est à la hauteur de mes espérances et surtout du badge Motorsport. Confortablement installé au poste de pilotage, légère pression sur le bouton « Start » et le 6 cylindres BMW se manifeste avec sa musique unique. La prise en main est rapide, la voiture est facile à conduire ; il n'y a guère que le regard des passants qui vous rappelle que vous êtes au volant d'un engin particulier. Je m'extirpe de la ville, j'avale quelques kilomètres d'autoroute : rien à redire, c'est une BMW dans toute sa splendeur et son excellence. Elle deviendrait presque commune si on se laisse bercer par la circulation des pendulaires. J'emprunte la sortie d'autoroute en ouvrant légèrement la fenêtre afin de profiter pleinement des glougloutements rauques lorsque je descends les rapports. Le petit levier de vitesse propose un débattement réduit et une sélection précise. L'épais volant bien en main, la direction est directe et incisive. Tous les attributs sont présents pour un plaisir de conduite maximum et laisse présager un parcours fort intéressant sur les petites routes de la campagne vaudoise. J'écrase la pédale des gaz et me voilà propulsé à des vitesses illicites, je réduis le rythme, baisse un rapport pour aborder un giratoire. L'électronique s'active à la ré-accélération coupant mon élan de manière directe mais pas violente. La chaussée est sèche, il est temps d'appuyer sur le bouton « M » situé sur le volant activant ainsi le mode M Dynamic (MDM). Les assistances à la conduite deviennent moins présentes laissant la voiture dérivée légèrement pour mon plus grand plaisir. La 1M bondit d'un virage à l'autre, sans roulis, et semble en vouloir toujours plus. A ce rythme, vous aurez vite fait de devoir remplacer les pneumatiques arrière tant la voiture est ludique ainsi affranchie de son trop plein d'électronique. Le freinage puissant et constant parfait le sentiment de réussite. Bien joué Messieurs les ingénieurs de BMW

Motorsport GmbH, quel plaisir d'attaquer les courbes au volant de cette 1M Coupé ! Attention toutefois de ne pas trop repousser les limites, le châssis compact et relativement dur fait légèrement sautiller la voiture sur un bitume non parfait ; le jeu peut s'avérer risqué si on ne tient pas correctement les rênes de la turbulente allemande.

Verdict

Avec son look démoniaque et ravageur, surtout dans cette teinte « Valencia Orange », il n'y a aucun doute possible, la 1M Coupé dégage une présence imposante dans le paysage automobile actuel. Elle propose surtout un rapport prix/performance quasi imbattable, car pour un tarif de base de CHF 74'300.- vous avez peu de chance d'être déçu, sauf peut-être quand votre agent BMW vous répondra simplement qu'il n'est plus possible d'en commander une car les quotas sont atteints. Reste à espérer que la firme de Munich revienne sur sa décision de limiter la production de la 1M Coupé, ou alors il faudra attendre une probable nouvelle déclinaison maintenant que la deuxième génération de la Série 1 arrive sur le marché.

Prix et principales options - BMW 1M Coupé

Prix de base : CHF 74'300.-

Peinture métallisée "Valencia Orange" : CHF 850.-

Kit Confort : CHF 2'470.-

Tuner DAB : CHF 620.-

Shadow-Line brillant : CHF 180.-

Kit visibilité : CHF 520.-

Système hauts-parleurs hi-fi : CHF 810.-

Rabais Exchange + 2011 : CHF -3'000.-

Prix TOTAL : CHF 77'320.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à BMW (Suisse) SA pour le prêt de cette BMW 1M Coupé ainsi qu'à Ken M. pour sa participation à la séance photo avec sa 1M Coupé blanche.

A lire aussi

Nouveauté - BMW M3 CRT

Nouveauté - BMW M5

Nouveauté - BMW Série 1, deuxième génération

Genève 2011 - BMW Série 6 Cabriolet

Genève 2011 - BMW 1 M Coupé





W.A.Y.



W.A.Y.







W.A.Y.



W.A.Y.



W.A.V.



W.A.V.









