



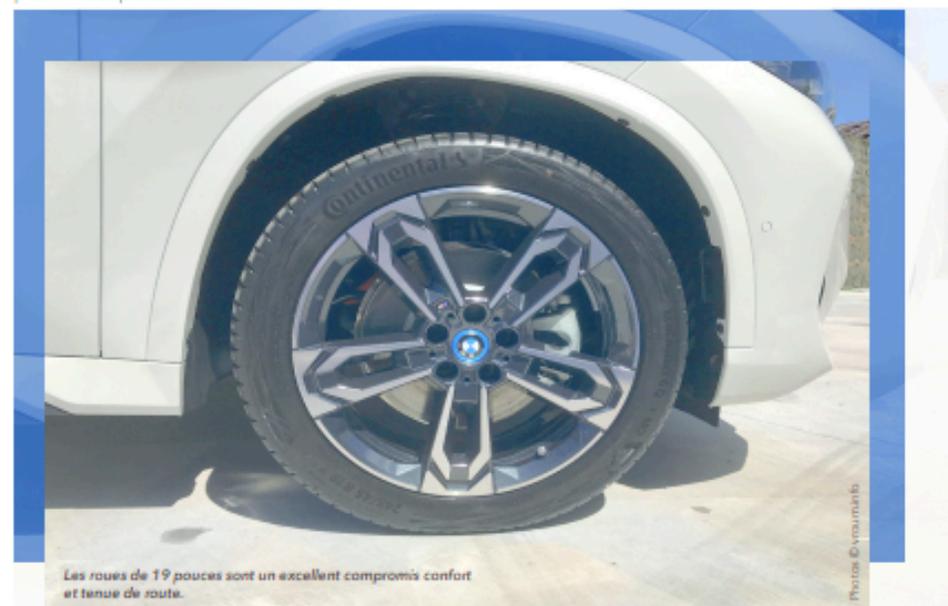
## *iX1* LA BMW QUI VA EN CONVAINCRE PLUS D'1 DE PASSER À L'ÉLECTRIQUE

La X1, voiture fétiche des jeunes cadres et des professions libérales, est maintenant disponible en version full électrique, appelée iX1.

Il y a quelques années, beaucoup d'automobilistes qui ne juraient que par la boîte de vitesses manuelle se sont laissé convaincre d'acheter une BMW automatique, car ils savaient que si le constructeur allemand en proposait une, elle était irréprochable. Le iX1 a l'ambition de convaincre maintenant les automobilistes hésitants des atouts de la voiture électrique. C'est pour cela que la iX1 reste très proche esthétiquement de son homologue thermique X1.



Le look SUV, ou plutôt SAV (Sport Activity Véhicule) comme on dit chez BMW, est conservé, avec la grande calandre de son homologue thermique, sauf qu'elle est ici totalement fermée, pour des raisons aérodynamiques. À l'arrière, le grand extracteur d'air reprend des « empreintes » de chaque côté d'où on s'attend à voir surgir des sorties d'échappement. Bref, difficile dans la circulation de distinguer au premier coup d'œil un iX1 d'un X1!



Les roues de 19 pouces sont un excellent compromis confort et tenue de route.

Photos © Youmalo



En soulevant le grand cache en plastique, on découvre le 1er moteur électrique, sur le train avant, le 2e étant sur le train arrière.



La BMW iX1 est pour son lancement uniquement disponible en version xDrive30.

Si on lève le capot, on découvre même comme sur toutes les voitures de maintenant un grand cache en plastique qui masque le moteur. Car l'iX1 est disponible au lancement uniquement en version xDrive, c'est-à-dire 4 roues motrices, et sur une électrique, cela veut dire un moteur à l'avant et un 2e moteur à l'arrière. Ce dernier prend la place du réservoir de carburant, de sorte que le coffre ne perd que 10 litre de capacité (490 litres au lieu de 500 litres).

Comme la plateforme a été conçue dès le départ en vue de cette électrification, la batterie de traction (400 kg) n'est pas installée sous le véhicule mais intégrée dans le plancher, pour ne pas pénaliser la garde au sol (17 cm). Le centre de gravité est pile au centre du quadrilatère formé par les 4 roues et il est très bas, ce qui confère à la voiture un comportement routier totalement neutre, ni sous-vireur, ni sur-vireur, très sécurisant, comme toute BMW qui se respecte.