

Essai - BMW Série 5 Touring : Cargo Business Class

La dernière génération de Série 5 fait la quasi unanimité en termes de design, autrement plus consensuelle que sa devancière, la version « Bangle ». Wheels And You a pris le volant du modèle d'entrée de gamme essence, la 523i. Attachez vos ceintures, abaissez les accoudoirs, relevez la tablette devant vous et surtout gardez votre écran allumé.



- 6 cylindres, 2'996 cm³
- 204 CV à 7'900 à 6'100 t/min
- 270 Nm à 1'500 - 4'250 t/min
- Boîte de vitesses autom. 8 rapports
- Vitesse maxi : 227 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.4 sec.
- Poids : 1'805 kg
- Conso. mesurée : 8.9 l./100 km
- Emissions de CO₂ : 182 g/km (C)
- dès CHF 66'200.-
modèle essayé : CHF 96'600.-

Texte et photos : Jérôme Marchon

Bourgeois avant d'être utilitaires, les breaks BMW véhiculent toujours une image sport-chic, doux mélange d'élégance, sportivité et praticité alliées, surtout, à un plaisir de conduite unique dans le segment. La nouvelle Série 5 Touring ne déroge en rien à la règle, s'arrogeant au passage, comme la berline, quelques atours de la Série 7, dont un confort en progression.

A l'extérieur

L'ère Chris Bangle fait désormais partie du passé. Fort heureusement. BMW revient donc à des lignes plus classiques et élégantes, empreintes de juste ce qu'il faut de sportivité.

Vue de profil, notre « commerciale » affiche un dynamisme rare : le long empattement (2.97 m) se termine à l'avant par un porte-à-faux réduit à sa plus simple expression, comme si notre destrier bandait ses muscles et retroussait son museau, à l'image d'un fauve à l'affût prêt à bondir sur sa proie. Une magnifique nervure parcourant les flancs accentue encore cette impression. Le capot se pare lui aussi de splendides courbes qui viennent mourir sur le nez de requin abritant les « haricots » caractéristiques des calandres de la marque. Pour couronner le tout, ces galbes sont visibles depuis le cockpit, à mon plus grand plaisir. Enfin, le bouclier massif s'orne d'une large prise d'air dans sa partie inférieure, alors que le regard perçant des « angel eyes » à LED blanches finit de personnifier la face avant. L'arrière quant à lui reste classique, rappelant fortement la grande sœur Série 7. L'intégration du hayon est à mon sens très réussie, de part la forme arrondie de sa lunette et l'inclinaison relativement importante de celle-ci. Je regrette juste, pour pinailler, la double sortie d'échappement regroupée sur le côté gauche du pare-chocs. Cette disposition déséquilibre visuellement l'unité du dessin et est presque désuète de nos jours. Même si un break, de par son architecture, ne peut revendiquer la même grâce qu'une berline, force est d'admettre que la nouvelle Série 5 Touring trouve aisément sa place parmi les top-modèles du genre.

A l'intérieur

L'intérêt des versions « Touring » chez BMW est bien entendu le volume de chargement du coffre. Dans le segment, celle qui tient le haut du pavé est la

Mercedes-Benz Classe E, avec une capacité de 695 à 1'950 litres. Viennent ensuite, au gré des versions, l'Audi A6 et la BMW Série 5. En l'occurrence, notre bavaroise dispose d'un volume utile allant de 560 à 1'670 litres, respectivement 60 et 55 litres de mieux que la version précédente, contre 565 à 1'680 litres pour l'Audi A6. Donc si l'on ignore la bétailière étoilée de Stuttgart, Série 5 et A6 se tiennent dans un mouchoir de poche sur ce point. Ceci dit c'est sur les raffinements que l'on a mis le cap depuis Munich : outre le hayon électrique, la lunette arrière à ouverture indépendante et à distance, les crochets d'arrimage, les rails et j'en passe, que nous retrouvons sur presque tous les breaks quelle que soit la marque, notre 523 Touring offre une banquette inclinable et rabattable en trois parties (40-20-40). L'exercice s'avère être un jeu d'enfant, ne nécessitant que la manipulation de deux petits leviers afin d'offrir un plancher plat pour le chargement de longs objets ou deux vélos. Par ailleurs, BMW inaugure un système ingénieux et efficace de cache-bagages électrique qui se relève à l'ouverture du hayon ou de la lunette et s'abaisse à leur fermeture. Enfin, salubre pour vos lombaires, le seuil de chargement se situe à une hauteur tout à fait correcte et y restera en permanence, par le truchement d'une suspension pneumatique à correction d'assiette sur l'essieu arrière en série.

Valises et labrador en soute, il est temps de passer en cabine. J'ai volontairement utilisé le terme « Business Class » dans le titre de cet article, car l'habitacle de cette Série 5 manque - de peu - la mention « First Class ». Oui, c'est bien agencé. Oui, les assemblages et la finition sont parfaitement réalisés. Oui, la dotation et le niveau technologique de l'électronique de bord sont au top. Mais la profusion de matériaux aux textures disparates et la qualité perçue de quelques plastiques sont nettement en deçà des productions aux quatre anneaux, par exemple. Mais c'est essentiellement au niveau de l'habitabilité que notre « béhème » est un poil décevante. Avec de grands gabarits à l'avant, l'espace aux jambes à l'arrière est compté. Les sièges volumineux assurent un excellent maintien et proposent d'innombrables possibilités de réglage. Bien que tristounet dans le combo de couleurs de notre modèle d'essai, l'habitacle n'en demeure pas moins accueillant et assurera à ses occupants un voyage exempt de fatigue. Mais BMW faisant la part belle au plaisir de conduite, c'est vers poste de pilotage qu'il faut se rendre. Et là, c'est le retour aux préceptes historiques avec une instrumentation sobre et ultra lisible et surtout la console centrale orientée vers le pilote. Les commandes dans leur ensemble tombent parfaitement sous la main et sont intuitives. La molette de « i-drive », tant décriée à son lancement, est devenue au fil des années

un exemple d'ergonomie et de facilité d'utilisation tandis que le joystick façon Airbus officiant comme levier de vitesses à impulsions est amusant à utiliser après avoir compris son fonctionnement. Il n'y a que de nuit où le petit écran multifonctions empiétant la base du compte-tours attire trop l'œil, la faute à un contraste ne se réglant pas avec la luminosité de l'éclairage du tableau de bord. Ici aussi, un point de détail qui ne remet en rien en question l'excellente facture de l'ensemble. Enfin, la brochure de trente-quatre pages listant les options saura vous satisfaire en termes de personnalisation... même si votre banquier ne sera certainement pas du même avis!

Sous le capot

La 523i - tant berline que Touring - tient le rôle d'entrée de gamme au sein des motorisations essence. D'une cylindrée de 2'996 cm³, ce tout nouveau six cylindres en ligne développe une puissance de 204 CV à 6'100 t/min pour un couple de 270 Nm entre 1'500 et 4'250 t/min, grâce au calage variable des soupapes « double VANOS ». Certes, sur le papier notre propulseur tient plus du Piper que du Jet, qui plus est sous le capot d'une auto « premium » affichant pas moins de 1'805 kg à la pesée. Mais c'est sans compter la boîte de vitesses automatique à huit rapports optionnelle dont dispose notre exemplaire d'essai et qui transcende cette humble mécanique en s'attellant notamment à exploiter en toutes circonstances les régimes optimaux. Les montées en régime sont linéaires mais franches et les rapports s'égrènent en toute quiétude sans même s'en apercevoir. De même, lors des reprises nécessitant toutes les ressources du moteur, le rétrogradage en douceur de deux ou trois rapports s'effectue afin de rester dans la plage d'utilisation idéale du couple. A noter encore l'extrême insonorisation de l'habitacle, qui ne laisse transparaître que quelques bribes du légendaire feulement du six cylindres en ligne.

Côté consommation, le constructeur annonce un maigre 7.8 l./100 km qu'il n'a pas été possible de reproduire tout au long de notre essai. Au total, sur un peu plus de 1'000 km parcourus sur tous types de tracés, j'ai relevé une moyenne globale de 8.9 l./100 km fort honorable compte tenu que la mécanique cravache passablement. Cependant, il y a fort à parier qu'avec la boîte de vitesses mécanique à six rapports disponible en série, le rendement soit moins intéressant. A noter également que toutes les motorisations de la Série 5 comprennent la

technologie « Efficient Dynamics » avec notamment le start/stop, les volets occultant le radiateur ou la récupération de l'énergie au freinage.

En définitive, bien que circonspect à la lecture de la fiche technique de ce moulin, je suis contraint d'avouer que ce bloc de 3.0 litres m'a surpris en bien. Homogène avec le caractère « pullman » de notre 523 Touring dès lors qu'il est associé à la boîte automatique huit rapports, il accomplira sa tâche avec célérité à partir du moment où une conduite souple et coulée est adoptée. A performances plus ou moins égales et prix équivalent, BMW propose également la 520d équipée du 2.0 litres diesel. Il y aura alors plus de couple (40 Nm), mais moins de chevaux (20 CV) pour une consommation annoncée équivalente à la 523i. Mais très franchement je préfère largement l'onctuosité et la sonorité d'un six cylindres en ligne aux claquements et odeurs d'un quatre pattes à mazout.

Au volant

Raffinement et confort, nous l'avons vu, sont les grandes lignes directrices de cette Série 5. Équipée de l'indolent 3.0 litres, la 523i peine à offrir le dynamisme exacerbé des BMW à la puissance plus élitiste, mais garde cependant les attributs qui font la réputation de la marque, comme l'équilibre et la stabilité imperturbables sur route sinueuse ou la direction consistante, précise et communicative. Le châssis jouit d'une conception et d'une mise au point parfaites qui absorberait sans broncher beaucoup plus de puissance. L'auto enroule les courbes avec facilité, faisant oublier son gabarit imposant, mais rappelle malgré tout parfois son poids élevé, surtout au freinage. L'amortissement typé confort digère avec flegme les imperfections de la route mais ne pompe pas ni ne rebondi sur revêtement bosselé. Ce n'est qu'une fois que l'on bouscule un peu l'auto qu'elle perd de son agilité, emmenée avant tout par son poids. Il pourrait être intéressant d'opter alors pour l'amortissement piloté disponible en option afin de juguler ce comportement indésirable. Fidèle à la propulsion, BMW démontre une nouvelle fois sa maîtrise en la matière en délivrant une voiture parfaitement sûre et saine dans son comportement, au volant de laquelle je n'ai déclenché les béquilles électroniques qu'en la malmenant vulgairement.

Sur autoroute par contre elle est impériale. Pour un long courrier dévoreur de kilomètres, c'est son terrain de prédilection avec un confort digne de la Série 7. Ce qui n'est pas vraiment une surprise étant donné que la 5 reprend de sa grande

sœur l'architecture ainsi que de nombreux éléments de suspension. Il n'y a finalement qu'en ville où la 5 se montrera moins à l'aise, malgré un diamètre de braquage étonnamment faible (11,95 mètres). Ses dimensions généreuses et ses contours difficiles à apprécier rendent certains passages ou manœuvres difficilement abordables. Mais BMW propose en option la navigation aux instruments au moyen du système « Surround View » permettant, via plusieurs caméras disposées autour de la caisse, d'offrir une vision périphérique de la voiture.

Verdict

Modèle phare de BMW, la Série 5 actuelle a su avec brio rattraper les nombreux errements de la version précédente. A mon sens esthétiquement l'une des plus belles familiales « premium », elle a l'avantage d'offrir, au sein de la gamme BMW, plus d'espace qu'une Série 3 et un encombrement plus restreint qu'une Série 7 tout en proposant un confort et des qualités dynamiques de tout premier ordre. Face à la concurrence, elle se situe exactement à mi-chemin entre une Mercedes Classe E ostentatoire et ennuyeuse et l'Audi A6 qui s'essaie « à la manière de... » sans toutefois véritablement convaincre. De plus, la motorisation de la 523i s'avère agréable et convient très bien à une utilisation « en bon père de famille » tout en affichant une once de conscience écologique. Dommage cependant que le ticket d'entrée soit plus proche de l'aviation d'affaire que du low cost : le prix de base de notre modèle s'élève à CHF 66'200.- pour s'envoler à exactement CHF 96'600.- après avoir puisé dans la liste d'options, sans nécessairement vouloir doter l'auto comme un avion de chasse. Ne voyage pas en Business Class qui veut !

Prix et principales options - BMW 523i Touring

Prix de base : CHF 66'200.-

Peinture métallisée "Spacegrau" : CHF 1'480.-

Transmission automatique : CHF 3'300.-

Pneumatiques “runflat” : CHF 440.-

Hayon électrique : CHF 840.-

Barres de toit : CHF 410.-

Rétroviseurs intérieur et extérieurs électrochromes : CHF 830.-

Sièges avant à réglages électrique + mémoire : CHF 1'660.-

Sièges avant “Sport” : CHF 870.-

Avertisseur de changement de file : CHF 930.-

Radar de parking : CHF 830.-

Caméra de recul : CHF 630.-

Projecteurs au xénon : CHF 1'810.-

Intérieur cuir Dakota : CHF 3'580.-

Système de navigation “Professional” : CHF 3'780.-

Régulateur de vitesse actif : CHF 2'330.-

Autres équipements : CHF 6'680.-

(interface iPod/USB, volant sport, pare-brise chauffant, moulures intérieures en aluminium, sac à skis, kit fumeurs, etc.)

Prix TOTAL : CHF 96'600.-

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

Nos remerciements à BMW (Suisse) SA pour le prêt de cette BMW 523i Touring.

A lire aussi

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

Nouveauté - BMW Série 6 Gran Coupé

Nouveauté - BMW Série 3 (F30)

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























