

Essai - BMW 320d : On ne change pas une équipe qui gagne !

La Série 3 chez BMW est en quelque sorte le fond de roulement de la marque, représentant un bon tiers des ventes mondiales du constructeur. Berline premium la plus vendue au monde, elle nous revient plus grande, plus confortable sans toutefois oublier son dynamisme. Revue de détails.



- 4 cylindres diesel, 1'995 cm³
- 184 CV à 4'000 t/min
- 380 Nm de 1'750 à 2'500 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 235 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.4 sec.
- Poids : 1'505 kg
- Conso. mixte : 6.1 l./100 km
- Emissions de CO₂ : 118 g/km (A)
- dès CHF 50'700.-
modèle essayé : CHF 67'400.-

Texte et photos : Jérôme Marchon

Débarquée sur nos routes en février 2012, la nouvelle « 3 » ne bouscule en rien

les codes qui ont fait son succès depuis 1975. Moteur avant en position longitudinale, roues arrière motrices, dessin sportif teinté d'élégance reprenant à son compte les caractéristiques stylistiques inaugurées sur la Série 7 et la Série 5. La principale innovation vient d'un empattement rallongé qui bénéficie - enfin ! - aux passagers.

A l'extérieur

Ce qui frappe au premier coup d'œil, c'est sa ressemblance avec le modèle précédent. Soucieux de ne pas heurter le client ou encore échaudé par l'ouragan Bangle du début des années 2000, BMW a opté - et assume - une évolution stylistique toute en douceur.

Alors que le profil, grâce à l'empattement étendu de 93 mm, est plus allongé et affiné, c'est l'avant qui porte la signature de la nouveauté. Les feux sont étirés jusqu'aux larges naseaux plus aplatis sur lesquels vient mourir un capot plus plongeant qu'à l'habitude.

L'arrière adopte des feux identiques à la Série 5 à tel point qu'il devient très difficile, pour un œil non-averti, de distinguer les deux modèles. Par ailleurs, tous deux optent pour le même « déséquilibre » visuel entre les porte-à-faux avant et arrière.

Les flancs s'ornent d'une nervure courant sur toute leur longueur au niveau des portes tandis qu'un renflement au bas des ouvrants imite des bas de caisses. Le tout participe très simplement et efficacement à rendre cette Série 3 dynamique alors que la teinte « Havana » métallisée de notre modèle d'essai lui apporte une belle touche d'élégance. J'aurais toutefois apprécié un choix de jantes plus ambitieux que de simples roues 17" tenant plus de la monte hiver, dimension quasi devenue standard de nos jours.

En somme, la petite « bête » gagne indéniablement en prestance, venant, avec ses 4.62 m de longueur, s'intercaler entre une Mercedes-Benz Classe C (4.59 m) et une Audi A4 (4.70 m).

A l'intérieur

Continuant sur la lancée de la Série 5, l'intérieur de la Série 3 s'améliore lui aussi tant dans le choix et la qualité des matériaux que dans l'assemblage, mais la Bavaroise marque encore le pas vis-à-vis d'une Audi. L'agencement reste fidèle aux canons de la marque, soit un combiné d'instruments sobre et ultra-lisible destiné au pilote et une console centrale légèrement orientée vers lui. Je regrette par contre l'abandon de la double casquette de la planche de bord ; l'énorme écran du GPS est désormais posé au sommet de la console, à la façon d'un accessoire monté en seconde monte. Vu le prix de l'engin (CHF 2'190.-) c'est un peu léger, alors qu'il aurait été assez simple de s'inspirer de la grande sœur et intégrer l'appareil avec un peu plus de rigueur voire imaginer un dispositif d'écran rétractable...

Continuons dans l'esthétique discutable : plusieurs niveaux de finition et d'équipements jalonnent le catalogue BMW. Notre modèle d'essai dispose du second niveau, « Modern », dans lequel il est possible d'opter pour des inserts en bois précieux « Fineline Pure Clair » dont la texture rappelle tout sauf du mobilier de luxe. Enfin, sans m'étendre sur les goûts de chacun quant à la sellerie, les coloris clairs sont très sensibles aux salissures et provoquent nombre de reflets dans les parties vitrées, notamment le pare-brise. A proscrire, donc. L'ergonomie générale est correcte et l'interface multimédia se pilotant au moyen du joystick sur le tunnel central s'apprivoise sans peine.

En termes d'habitabilité, BMW a consenti un sérieux effort. Sur les 93 millimètres d'accroissement de l'empattement, 15 mm profitent directement aux passagers arrière. Certes ça ne fait pas de notre 320d une limousine d'apparat, mais cela permet à deux adultes de prendre place aisément, faisant immédiatement taire les lancinantes critiques à l'encontre de la Série 3 sur ce point.

Le coffre profite également de l'allongement total en offrant désormais 480 litres de contenance. A noter qu'il est possible de rabattre la banquette selon le schéma 40/20/40 afin de transporter de longs objets sans totalement condamner les places arrière. Enfin, l'habitacle de cette Série 3 pourrait receler un peu plus de rangements pratiques.

Sous le capot

La réputation de motoriste de BMW n'est plus à faire. Mais la mode du

downsizing étant passée par là, les fameux six cylindres en ligne laissent peu à peu place à des blocs quatre cylindres, du moins sur les « petits » modèles du constructeur. Nous concernant, nous héritons du quatre cylindres diesel de 1'995 cm³ qui n'a subi aucune modification majeure avec le passage à la sixième génération de « 3 ». Il développe la puissance de 184 CV à 4'000 t/min pour un couple maximum de 380 Nm disponible entre 1'750 et 2'750 t/min. Toujours alléchant et dans l'air du temps ! A noter qu'une version « Efficient Dynamics » de la 320d est également disponible avec le même moteur « dégonflé » à 163 CV.

Ce bloc adopte le système « TwinPower Turbo », qui contrairement à ce que pourrait laisser supposer son nom, se contente d'une seule turbine mais à géométrie variable et conduits dédoublés («Twinscroll»), à laquelle sont associés l'injection directe à rampe commune ainsi qu'un vilebrequin réalisé en alliage d'aluminium et magnésium. Souplesse et puissance sont garanties sur toute la plage d'utilisation. Alors certes, ce « quatre pattes » se montre particulièrement rugueux, claquant à froid, n'offre pas une sonorité envoûtante ni l'allonge d'un six cylindres. En plus, le système « start-stop » finit par taper sur les nerfs en conduite urbaine avec ses démarrages brusques et bruyants. Mais aidé par la merveilleuse boîte automatique à huit rapports que nous avons découvert sur la 523i il y a quelques mois, je dois bien avouer que le mariage de ce moteur et cette boîte automatique est quasi idyllique. Cette transmission demeure à mon sens une référence en la matière, faisant preuve d'une grande douceur en conduite normale tout en s'acquittant de sa tâche avec célérité en conduite dynamique. Ne manque finalement que les palettes au volant pour s'amuser dans les cols...

Trois modes permettent d'utiliser différemment les ressources mises à disposition : « normal », « Eco Pro » et « Sport ». Le premier est le mode d'utilisation par défaut de l'auto. Le second, par contre, anticipe les changements de rapports et limite la réactivité de l'accélérateur, ce qui m'a permis « d'économiser », selon l'ordinateur de bord, environ 50 km sur un plein comparativement au mode d'utilisation « normal » de l'auto. Enfin, le mode « Sport » sollicite toutes les ressources mécaniques en permettant au moteur de grappiller quelques t/min avant de changer de rapport, rendant le bruit du moteur très présent dans l'habitacle. Au chapitre de la consommation, j'ai mesuré une consommation mixte tout à fait honorable de 6.1 l./100 km à la pompe tout au long de mon essai comprenant tous types de routes et conduite.

Au volant

Cette 320d se montre à l'aise en toutes circonstances, très facile à mener. Le châssis est sain, équilibré et le tempérament de propulsion a été largement édulcoré pour convenir au plus grand nombre. Même sur revêtement à adhérence variable, cette BMW se montre prévenante et rassurante tout en conservant un train avant rivé au sol en permanence. Les virages sont enroulés avec facilité. La direction, à la bonne consistance, se montre malheureusement avare en remontées d'informations - satanée assistance électrique ! - mais permet cependant de placer avec précision l'auto en entrée de virage.

C'est indéniablement en termes de confort que la Série 3 évolue le plus par rapport à sa devancière, réputée pour son amortissement particulièrement sec et ferme. Les ingénieurs ont réussi à rendre une copie quasi parfaite, permettant à cette BMW d'absorber avec flegme les ondulations et imperfections de la chaussée pour le bien-être de ses passagers, tout en préservant un comportement général dynamique. Tout au plus ai-je noté quelques mouvements parasites de pompage de la caisse en me montrant plus brusque dans les changements d'appuis. Côté freinage l'ensemble se montre efficace avec beaucoup de mordant et une endurance largement suffisante.

Verdict

Comme le bon vin, la Série 3 se bonifie avec l'âge. Plus pratique et confortable, toujours dynamique mais plus sécurisante, un moteur punchy mais sobre, BMW fait évoluer son best-seller sans le révolutionner pour autant. Certes on peut toujours pinailler sur quelques détails, mais dans l'ensemble BMW confirme son savoir-faire avec une auto qui peut jouir du statut de référence du segment sans rougir. Seule la sempiternelle liste des options vous donnera quelques sueurs froides.

Prix et options - BMW 320d Limousine "Modern"

Prix de base : CHF 50'700.-

Peinture Havana métallisée : CHF 1'160.-

Kit Confort : CHF 2'070.-

Transmission automatique : CHF 3'000.-

Rétroviseurs intérieur et extérieur anti-éblouissement : CHF 560.-

Sièges arrière à dossiers rabattables : CHF 680.-

BMW Live : CHF 140.-

Système de navigation "Business" : CHF 2'190.-

Modern Line : CHF 2'360.-

Cuir Dakota : CHF 2'180.-

Finition bois précieux : CHF 430.-

Kit fumeurs : CHF 40.-

Park Distance Control : CHF 410.-

Combiné d'instruments avec dotation élargie : CHF 230.-

Système de hauts-parleurs Hifi : CHF 810.-

Speed Limit Info : CHF 440.-

Prix TOTAL : CHF 67'400.-

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

Nos remerciements à BMW (Schweiz) AG pour le prêt de cette BMW 320d.

A lire aussi

Essai - BMW Série 5 Touring : Cargo Business Class

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

Nouveauté - BMW M6 Gran Coupé

Présentation - BMW Concept 4 Series Coupe

Présentation - BMW i30 Concept Coupé

Nouveauté - BMW 640d xDrive

Nouveauté - BMW M6 Coupé et Cabrio

Nouveauté - BMW X6

Nouveauté - Gamme BMW M Performance, ou le diesel Motorsport

Nouveauté - BMW Série 6 Gran Coupé

Nouveauté - BMW Série 3 (F30)

Nouveauté - BMW M3 CRT

Nouveauté - BMW M5

Nouveauté - BMW Série 1, deuxième génération



















