Essai – BMW i3 : Ecolo Chic !

Dévoilée il y a un peu plus d'un an, la BMW i3 était la première voiture électrique du constructeur bavarois. Après vous avoir proposé l'essai de la BMW i8, Wheels And You se devait d'essayer la citadine qui carbure aux électrons.

- moteur électrique synchrone
- 170 CV
- 250 Nm
- Boîte de vitesses automatique à rapport unique
- Vitesse maxi : 150 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.2 sec.
- Poids : 1'270 kg
- Long./larg./haut. (mm): 3'999 x 1'775 x 1'578
- Conso. mesurée : 13.2 kWh/100km
- Emissions CO_2 : 0 g/km (A)
- dès CHF 39'950.-, mod. essayé: CHF 56'060.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : François Cuany

Comme vous le savez déjà, la gamme BMW i est synonyme de véhicules électriques pour la marque allemande. Après une première rencontre avec ce monde lors de mon essai de la BMW i8, je suis plutôt impatient de découvrir

l’instigatrice de ce nouveau segment pour le constructeur, la petite i3.

Encore mieux, je vais pouvoir en profiter pendant une semaine de quoi bien vérifier s’il est possible de vivre au quotidien avec une voiture électrique. Du fait que je fais environ 100 km par jour, dont une grande partie d’autoroute, j’ai opté pour une i3+, c’est à dire le modèle équipé du Range Extender (REX), une génératrice qui fonctionne au sans plomb et qui permet de maintenir la charge des batteries. De quoi éviter une éventuelle « panne sèche » !.

Toutefois, mon but lors de cet essai est de ne pas passer à la pompe. Envisageable ? C’est ce que nous allons voir.

A l’extérieur

Pas très large, relativement haute, la BMW i3 affiche un look de monospace compact avec un design futuriste. L’identité du constructeur reste bien présente avec la fameuse calandre à deux nasaux. Pour l’occasion ces derniers ont revêtu une teinte bleue métallisée, la marque de fabrique des modèles « i ». Ramassée et encadrée de phares au regard acéré, la calandre surplombe un imposant pare-choc. De face, je lui trouve un petit air de bouledogue à cette BMW i3. Petit détail concernant les optiques avant, notre voiture d’essai disposait de l’option « Phares LED » (CHF 1’030.-) qui lui procurait une vision nocturne des plus sensationnelles, presque perturbante du fait d’un léger halo bleu-violet, mais quelle efficacité !

Le capot avant court, la cabine proéminente et des proportions inhabituelles rendent cette i3 unique. Après, c’est une question de goût, soit on adore, soit on déteste. Je dois reconnaitre que plutôt septique lors de son lancement, je lui trouve finalement une bouille plutôt sympathique et au moins elle ne ressemble à aucune autre voiture.

On notera également la carrosserie bicolore, dans notre cas en grande partie gris foncé, plus exactement « Gris Arravani », pour tout ce qui se trouve en dessous des fenêtres, alors que le toit, le capot avant, les montants de portes ainsi que le coffre, s’habillent de noir. Les roues elles aussi sont particulières avec des jantes de 19 pouces alors que le pneu fait seulement 155 de large à l’avant et 175 à l’arrière.

Avec sa ligne de toit fuyante et une ceinture de caisse plutôt haute, la vitre arrière est relativement petite mais ne dérangera pas la vision périphérique. Je noterai encore l'intégration originale des feux arrière dans le hayon, finalisant l'identité de cette BMW i3.

A l'intérieur

De chaque côté, les deux portes avant classiques sont associées à deux petites portes antagonistes pour faciliter l'accès aux places arrière. Du coup, point de montant central. Très pratique et quasi nécessaire pour éviter les exercices de contorsionniste afin d'accéder aux places postérieures. Cela confirme aussi l'esprit original de cette i3.

Une fois installé aux commandes, mon regard va dans tous les sens pour découvrir l'habitacle tout aussi anti-conformiste que l'extérieur. Autant j'avais trouvé l'intérieur de la i8 relativement standard, autant là je suis très étonné. On y trouve une multitude de matériaux, pour certains recyclés, des coloris et des textures différentes. Les formes sont aussi uniques, difficile à décrire. Les photos parleront d'elles-mêmes.

Derrière le volant un premier écran qui fait office de compteur, puis au centre du tableau de bord un second qui affiche l'interface multimédia, le GPS et les différents menus de l'ordinateur de bord, notamment ceux qui vous permettront de savoir si vous conduisez de manière « écolo » ou pas. Le volant arbore un liseret bleu, rappel des nasaux de la calandre et surtout identité « i » oblige. Dernier petit détail, le commodo sur la partie supérieure gauche du volant : c'est le sélecteur de vitesse. Une vraie navette spatiale cette BMW i3 ! A l'instar de la Tesla Model S et de la Fisker Karma, il y a de quoi réveiller votre âme de geek. Ah oui, j'oubliais, pour couronner le tout et on l'avait déjà vu lors de notre essai de la i8, l'application iRemote qui transforme votre smartphone en console de management de votre i3, c'est génial.

Les sièges sont confortables. Leur revêtement tissu, finition de base pour une i3, est bien plus sympathique qu'un intérieur cuir, plus dans l'esprit « écolo » de la voiture tout en apportant une touche suffisamment chic. A l'arrière, deux adultes pourront prendre place, la i3 étant une stricte quatre places. L'habitabilité est plutôt bonne du fait que la surface est totalement plane, vu qu'il n'y pas d'arbre

de transmission ni de boîte de vitesses à cacher.

Le coffre dispose d'un volume de 225 litres, extensible à 1'100 litres en rabattant la banquette arrière, que vous optiez ou non pour l'option Range Extender. C'est pas énorme, mais bien suffisant pour une voiture à vocation urbaine avant tout. Il y a également un petit espace de rangement à l'avant, d'un volume de 25 litres. Mais une fois que vous y aurez placé le câble de recharge et quelques babioles, il sera plein.

Sous le capot

Pas de moteur sous le capot… d'ailleurs, impossible de voir les dessous de la petite Allemande. La motorisation électrique se cache sous le plancher du coffre. Cette dernière développe 170 CV pour un couple de 250 Nm, le tout disponible instantanément et en tout temps. La puissance est distribuée sur les roues arrière exclusivement au travers d'une boîte de vitesse à rapport unique comme de coutume sur les voitures 100% électriques.

Spécificité de notre voiture d'essai, elle est équipée du prolongateur d'autonomie, le REX (Range Extender). Alors qu'un modèle sans cette option permet de parcourir jusqu'à 160 km, vous arriverez à environ 300 km avec le REX. Ces valeurs sont celles annoncées par le constructeur, je reviendrai sur mon expérience réelle. Le REX est un moteur bicylindre de 647 cm3 dont la puissance atteint 38 CV à 5'000 t/min pour un couple de 56 Nm à 4'500 t/min. Rien de transcendent me direz vous, mais suffisant pour l'utilité que les ingénieurs BMW lui ont réservé. En effet, il est là uniquement pour maintenir la charge des batteries ; il n'influence en rien les performances de la voiture, si ce n'est de manière négative. Avec le REX, la i3+ prend du poids, 1'390 kg au lieu de 1'270 kg pour une i3 normale, ce qui influe sur ses performances. Le 0-60 km/h se fait en 3.9 secondes contre 3.7 secondes, le 0-100 km/h en 7.9 secondes au lieu de 7.2 secondes et les reprises de 80 à 120 km/h en 5.5 secondes au lieu de 4.7 secondes. Selon la fiche technique du constructeur, le moteur essence consomme 0.6 l./100km en cycle mixte et il émet 13 g/km de CO_2.

Au volant

Trois modes de conduite sont proposés, « Comfort », « ECO PRO » et « ECO PRO+ », qui agissent sur la disponibilité de l'électricité, donc sur la réactivité de la voiture. On notera par exemple une vitesse limitée à 130 km/h en « ECO PRO » et 90 km/h en « ECO PRO+ », ainsi que, pour ce dernier mode, la désactivation de la climatisation. Comme j'ai décidé de la jouer « écolo à fond » et que la saison ne nécessite pas la clim, je vais privilégier le mode « ECO PRO+ », voire « ECO PRO » quand je suis sur autoroute. D'ailleurs, si on opte pour une i3 autant jouer le jeu et tenter de consommer le moins possible.

Comme je le disais au début de mon article, le fait que cette i3 dispose de l'option REX (CHF 6'950.- de plus sur le prix de base) aura permis de me rassurer lors de mes trajets quotidiens. Mais le but est de ne pas l'activer du tout et j'ai réussi ! Alors que la fiche technique annonce une consommation mixte de 13.5 kWh/100km pour l'i3+ (12.9 kWh/100km pour l'i3), j'aurai pour ma part consommé 13.2 kWh/100km sur les plus de 600 km parcourus. Un très bon résultat ! Rapide calcul sur le prix moyen de l'électricité en Suisse, environ 20 centimes, ça revient à moins de CHF 3.- pour faire 100 km, je vous laisse imaginer vos économies. Bien sûr, une fois passée l'euphorie de déposer tout ce qui roule à chaque feu vert, j'ai joué le bon élève en cherchant à consommer le moins possible, me permettant d'obtenir de tels résultats.

Mon parcours quotidien fait environ 100 km. Le matin, je débute par une descente de 10 km, un trajet autoroutier d'un peu plus de 30 km et finalement 6 km de route de campagne, pour le retour c'est tout logiquement l'inverse, je termine donc avec 10 km de montée. La voiture totalement chargée, batterie à 100%, l'ordinateur de bord m'annonce une autonomie qui varie entre 155 et 170 km, dépendant du style de conduite avant la charge ainsi que la température extérieure. Afin de bien analyser la consommation, j'ai tenté trois types de parcours pour le trajet de 30 km. Dans un premier temps, le plus logique et le plus rapide, tout par l'autoroute. Second choix, l'autoroute et passage par le centre-ville et finalement routes de campagne et centre-ville. Résultats dans le même ordre, une fois le parcours effectué, il me reste respectivement 72.5%, 78.5% et 81% de batterie. Pas de doute, l'autoroute péjore le plus l'autonomie. Toutefois la consommation reste très correcte du fait que sur les dix premiers kilomètres, uniquement de la descente, la batterie se recharge autant, voir plus, que ce qu'elle consomme. Du coup, pour le retour, pas trop de crainte à avoir et c'est sans peine que je suis chaque fois revenu à bon port. Cependant une fois à la

maison, la batterie disposait de 25-30% de charge, la montée nécessitant aussi beaucoup d'énergie. Point de grande surprise, tout cela est plutôt logique. Mais pour moi, c'est surtout la preuve qu'une telle voiture est utilisable pour mon trajet quotidien, qui est également celui de beaucoup de monde dans la région lémanique, et tout cela en utilisant uniquement l'énergie électrique.

On peut même imaginer faire quelques trajets urbains pendant la journée, il restera suffisamment de batterie. Par contre, si vous avez un rendez-vous prévu le soir profitez de recharger votre i3 pendant la journée. Mais là un autre souci se pose car en rentrant tard le soir et en devant repartir tôt le lendemain, c'est pas sur que vous aurez assez de temps pour recharger à 100% les batteries si vous utilisez une simple prise 220V comme c'était mon cas. Eh oui, il faut plus de 10 heures pour atteindre le 100% de la charge sur une prise domestique normale. Donc en cas d'acquisition d'une BMW i3, il faudra impérativement faire l'acquisition d'une borne de recharge rapide, la BMW i Wallbox. Avec cette dernière, la recharge complète sera possible en 6 heures environ, nettement plus raisonnable quoi que relativement long encore.

Maintenant que je vous ai exposé la vie avec une i3, parlons brièvement de son comportement routier. Le poids étant réparti sur la totalité du plancher de la voiture, la tenue de route est plutôt bonne. Prenant un peu de roulis quand on attaque les virages de manière franche, la voiture ne rechigne pas à avaler les courbes. Ca deviendrait presque fun surtout que le tout se fait dans le silence le plus total. Bien évidemment les reprises sont tout autant fulgurantes que l'accélération. La direction est très directe, cependant j'ai noté un manque de précision. Ce léger flou n'est pas optimum, mais compte tenu de la vocation urbaine de la i3, ça reste acceptable. Autre point positif de la BMW i3, son rayon de braquage ultra-réduit de seulement 9.86 mètres. On a l'impression de faire un demi-tour sur place. Idéal en ville !

Niveau freinage, le frein moteur est très prononcé et demande un temps d'adaptation. Mais une fois qu'on a compris le truc, plus besoin d'utiliser la pédale de frein. Il est même possible de s'arrêter en gérant le frein moteur en anticipant. Et tout ça en rechargeant les batteries.

Verdict

Géniale cette BMW i3 ? Je vous répondrai par l'affirmative. Ça roule bien, ça pousse suffisamment, le coût de la recharge est très correct, l'autonomie est plutôt bonne et surtout en totale adéquation avec les besoins de la plupart des conducteurs. Je dirai encore que c'est relaxant de rouler à l'électrique tant il règne une ambiance zen et détendue dans la voiture.

Jusque là c'est le sans faute en fait, mais tout bascule au moment de passer au tarif de notre Bavaroise. La i3 de base débute à CHF 39'950.-, alors que la i3+ (avec Range Extender) est proposée dès CHF 46'900.-. Si à cela vous rajoutez quelques options, le prix explose. Notre voiture d'essai, qui n'était pas outrageusement fournie en options atteint un prix de CHF 56'060.-. C'est clairement beaucoup trop cher ! Certes les technologies sont innovantes et c'est une BMW, mais à mes yeux ça ne suffit pas pour justifier un tel montant. Si le constructeur de Munich veut envahir le marché de la citadine avec sa i3, il va falloir revoir ce point.

Prix et options – BMW i3+

Prix de base : CHF 46'900.-

Roues en alliage léger style turbine 429M, 19″ avec pneus mixtes : CHF 1'030.-

Chargement rapide courant continu : CHF 2'340.-

Tapis de sol en velours : CHF 150.-

Chauffage des sièges conducteur et passager avant : CHF 490.-

Phares LED : CHF 1'030.-

Kit Confort Advanced : CHF 4'120.-

Prix TOTAL : CHF 56'060.-

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

Nos remerciements au garage Emil Frey SA / Agence BMW-Mini aux Acacias (Genève) pour le prêt de cette BMW i3+.

A lire aussi

Essai – BMW Série 2 Coupé : “Chérie, il y a une nouvelle série !”

Essai – BMW i8 : L’empire contre attaque !

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

Essai – BMW Série 5 Touring : Cargo Business Class

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

Nouveauté – BMW Série 2 Cabriolet

Nouveauté – BMW X6

Nouveauté – Mises à jour BMW pour l’été 2014

Nouveauté – BMW M5 “30 Jahre”

Nouveauté – BMW M4 Cabriolet

Nouveauté – BMW X4

Nouveauté – BMW Série 2 Active Tourer

Nouveauté – BMW X3

Nouveauté – BMW Série 4 Gran Coupé

Présentation – BMW Concept M4 Coupé

Présentation – BMW i8

Nouveauté – BMW i3

Nouveauté – BMW Série 4 Coupé

Nouveauté – BMW X5

Présentation – BMW Pininfarina Gran Lusso Coupé

Présentation – BMW Concept X4

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

100% Electrique
Emil Frey SA, Genève-Acacias
GE 506 672
W.A.Y.

100% Electrique
Emil Frey SA, Genève-Acacias
GE 506 672
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

GE·506672
Emil Frey SA, Genève-Acacias

BMW i.

Total
01538 km
Trip
522.9 km

245 km
0
READY
km/h
Trip
522.9 km
CHARGE
ePOWER
131 km
114 km

OFF
Total
01538 km
Trip
522.9 km
Service
07/2016
114 km

START
STOP
D
P
N
R
AUTO

11:25
COULEUR3
Potentiel 0 km
Potentiel 0 km
Autonomie 114 km

Mode de conduite
Autonomie maximale
sans climatisation
avec limite à 90 km/h
ECO PRO +

11:25
COULEUR3
Éco-conduite
optimisée
ECO PRO

11:25
COULEUR3
Autonomie maximale
sans climatisation
avec limite à 90 km/h
ECO PRO +

100% Electrique
Emil Frey SA, Genève-Acacias
GE 506 672
W.A.Y.

100% Electrique
Emil Frey SA, Genève-Acacias
GE 506 672
W.A.Y.

100% Electrique
Emil Frey SA, Genève-Acacias
W.A.Y.

100% Electrique
Emil Frey SA, Genève-Acacias
W.A.Y.

%Electrique
ey SA, Genève-Acacias
W.A.Y.

GE 506 672
W.A.Y.

100% Electrique
Emil Frey SA, Genève-Acacias
GE-506 672
W.A.Y.

GE-506 672
W.A.Y.

100% Electrique
Emil Frey SA, Genève-Acacias
W.A.Y.

W.A.Y.

1 h 46
TP
Multimédia
Radio
Téléphone
Navigation
Contacts
ConnectedDrive
Info véhicule
Réglages
MODE
A/C
AUTO
MAX A/C
20°

11:25
COULEUR3
Multimédia
Radio
Téléphone
Navigation
Contacts
ConnectedDrive
Info véhicule
Réglages

eDRIVE

eDRIVE
kWh/100 km
50
25
0
ePOWER
12.8
0min
5min
0
10
20
CHARGE
kWh/100 km

Vue extérieure, avant
1
2
3
4
5
6
7
8
1 Roues et pneus

11:27
COULEUR3
6:24 Démarr.
11:30 h Durée
522 km Voyage
12.8 kWh/100 km Consomm.
46.8 km/h Vitesse
Réinitialiser
Réinitialiser auto.

11:27
COULEUR3
RESET
-- bar
-- bar
-- bar
-- bar
Remarque: mesure pression des pneus pendant le trajet.

COULEUR3
11:28
Morges
Lac Léman
Saint-
500 m
N

Status
92
123
MEDIA
MENU
TEL
RADIO
NAV
COMFORT
ECO PRO
BACK
OPTION
W.A.Y.

Mobility
123
Navigation
Map
Close
Statistics
Information
10.5
2.0
10.0
26.0
Status
92
123
Efficiency
100
Statistics
W.A.Y.

100% Electrique
Emil Frey SA, Genève-Acacias
W.A.Y.

BMW Adaptive LED
W.A.Y.

W.A.Y.

GE 506672
W.A.Y.