Essai – BMW i8 : L’empire contre attaque !

La BMW i8 se profile comme la GT qui veut bousculer le marché des voitures de sport, avec pour mission de satisfaire à la fois les clients avec des performances et de l’autonomie maxi, et le législateur avec des valeurs de consommation et d’émission de CO2 mini. Voici le compte-rendu de notre essai.

- 3 cylindres TwinPower Turbo, 1’499 cm^3
- 362 CV à 5’800 t/min
- 570 Nm à 3’700 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 6 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.4 sec.
- Poids : 1’485 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’689 x 1’942 x 1’291
- Conso. mixte : 2.1 l/100 km
- Emissions CO_2 : 49 g/km (B)
- dès CHF 162’200.-, mod. essayé: CHF 169’600.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Jérôme Marchon

BMW, avec sa gamme Activehybrid, est présent sur le marché plein essor des propulsions hybrides depuis quelques années. Mais ce n'est que l'été passé que l'offre s'est étoffée avec l'arrivée de la i3, une citadine 100% électrique, inaugurant par la même occasion la gamme BMW « i », dédiée à ce mode de propulsion.

Dans la foulée, le constructeur bavarois confirmait l'arrivée d'un deuxième modèle, basé cette fois sur une technologie hybride rechargeable et au style résolument plus sportif : la BMW i8. La voilà devant nous pour notre plus grand plaisir.

Certes nous avons déjà découvert des plaisirs similaires en vous proposant notamment les essais des Tesla Roadster et Model S, de la Fisker Karma, ou encore l'Opel Ampera et les Renault Zoé et Fluence. Bref, beaucoup de voitures intéressantes mais qui, pour une raison ou une autre peinaient à nous faire complètement oublier le sacro-saint moteur à explosion.

Avec la i8, voulue comme une vraie GT, on oublie la citadine de maman, la berline de papa et le joujou pas pratique. On parle d'une voiture alliant plaisir, performances, un minimum de praticabilité, un look sportif, etc. En résumé, celle avec laquelle vous pouvez tout faire, l'élégance et la puissance en plus, ainsi qu'un minimum de conscience pour l'environnement.

A l'extérieur

Présenté en 2009 lors du Salon de Francfort, le concept car BMW Vision Efficient Dynamics préfigurait ce que serait la BMW i8 d'aujourd'hui. Les lignes sont un peu moins fluides mais le style est conservé et la i8 arbore véritablement un look de prototype.

La traditionnelle calandre à deux naseaux est bien évidemment conservée mais réinterprétée pour s'intégrer dans cet environnement futuriste, tant au niveau esthétique que fonctionnel. Très large et tassée, encadrée par des phares au regard très agressif, elle souligne le bout du capot. Ce dernier, très bas et plongeant, intègre une prise d'air servant à refroidir le moteur électrique. Le reste du pare-choc se présente en trois parties avec de chaque côté des bajoues proéminentes dont la ligne découle de l'extrémité des phares dans des coloris

différents pour accentuer la forme des éléments.

Sur le côté, ce qui frappe immédiatement, ce sont à la fois les immenses jantes 20 pouces et les lignes fuyantes. Celle du toit et celle du bas de caisse, qui se rapprochent au niveau du passage de roue arrière sans jamais se rejoindre, laissant un vide entre l'élément qui encadre le coffre et l'aile arrière. Une vision totalement unique lorsqu'on regarde dans les rétroviseurs. Autre détail et pas des moindres, les portes s'ouvrent en élytre, accentuant les côtés « vaisseau spatial » et sportif de cette BMW i8, d'autant plus prononcé dans cette livrée blanche nacrée (Crystal White) ; elle semble tout droit sortie de Star Wars.

L'arrière n'est pas en reste. Comme pour la partie avant, il joue sur les contrastes, parties noires sur carrosserie blanche. Les feux arrière proposent aussi un dessin innovant. C'est d'ailleurs depuis l'arrière qu'on remarquera encore plus l'espace vide entre les parties latérales et supérieures de la carrosserie. Ingénieurs et stylistes se sont unis pour améliorer l'aérodynamisme de cette BMW i8 lui permettant d'afficher fièrement un coefficient aérodynamique de 0.26 seulement.

Tout au long de mon essai, j'ai clairement eu l'impression d'être aux commandes d'un concept car et le regard ahuri des passants semblait le confirmer. Pourtant je ne rêve pas, il s'agit bien de la version de définitive de la BMW i8 et c'est une voiture de série. Cette silhouette est vraiment unique !

A l'intérieur

Une fois le montant latéral enjambé, je m'installe au poste de pilotage. Pas de doute, nous sommes bien à bord d'une BMW, les différents boutons et commodos le confirment. Si vous aimiez le côté geek de l'habitacle d'une Tesla Model S ou d'une Fisker Karma, vous allez être déçu. Sobriété et rigueur sont de mise. Point positif à cela, la qualité de finition est très bonne, on n'en attendait pas moins pour une voiture de ce rang.

En m'y attardant un peu plus je retrouve quand même quelques lignes rappelant le dessin de la carrosserie, soulignées de nuit par une bande lumineuse à coloris variable qui parcourt l'habitacle.
L'assise est bonne et les places avant proposent un espace généreux tout en

donnant l'impression de se retrouver dans un cockpit d'avion de chasse. A l'arrière par contre, c'est un peu moins pratique. Car oui, cette BMW i8 propose une configuration 2+2. Mais ne vous emballez pas trop, ça sera pour dépanner ou pour des jeunes enfants. L'esprit GT est bien conservé, la i8 n'est pas une familiale pratique. Pour le coffre c'est pareil, avec 154 litres, il faudra bien réfléchir lorsque vous préparez vos valises pour partir en week-end. A noter cependant que Louis Vuitton propose une ligne de bagages spécifiques pour la BMW i8, ce serait dommage de s'en priver.

Niveau équipements, cette BMW i8 propose tout logiquement la pointe des technologies que nous retrouvons, généralement en option, dans les autres modèles de la marque. Citons notamment en série le système de navigation multimédia Professionnal. Il existe aussi une application pour smartphone, BMW i Remote qui vous permettra d'interagir avec votre i8. De quoi combler le côté geek qui sommeille en vous.

Sous le capot

La haute technologie est omniprésente dans la BMW i8. C'est donc en toute logique que la motorisation, enfin les motorisations, sont totalement innovantes.

Juste derrière l'habitacle, nous retrouvons le moteur thermique. Il s'agit du trois cylindres 1.5 TwinPower Turbo, dont la base est empruntée à la Mini Cooper, qui développe ici 231 CV à 5'800 t/min pour un couple de 320 Nm à 3'700 t/min. Il entraine les roues arrière exclusivement au travers d'une boîte automatique à 6 rapports provenant de la même origine. A l'avant, il y a un moteur électrique d'une puissance de 131 CV pour un couple de 250 Nm. A savoir encore qu'il n'y a aucun lien physique entre les deux moteurs et donc entre les deux essieux, tout est géré par l'électronique.

En puissance combinée ça nous donne 362 CV pour 570 Nm de couple, transmis sur les quatre roues, de quoi abattre le 0-100 km/h en 4.4 secondes. Le plus impressionnant reste à venir… la BMW i8 promet une consommation mixte de 2.1 l/100km et des émissions de CO_2 de seulement 49 g/km ! « Puissance et propreté » pourrait être le slogan publicitaire pour cet engin venu d'ailleurs.

La BMW i8 peut fonctionner dans différents modes, « Confort », « ECO PRO » et

« Sport ». Le premier mode est celui par défaut, il permet de rouler à l'électricité jusqu'à une vitesse de 65 km/h, puis ensuite le moteur essence intervient en renfort. L'autonomie combinée est supérieure à 500 km. En appuyant sur le bouton eDRIVE, la vitesse de pointe passe à 120 km/h en tout électrique. Dans tous les cas, la voiture utilisera le trois cylindres uniquement si les batteries sont quasiment vides, si vous dépassez les vitesses maximum ou simplement si vous faites un kickdown avec l'accélérateur indiquant que vous nécessitez des ressources très rapidement. Le mode « ECO PRO » est relativement similaire sauf que dans l'affichage des compteurs, le compte-tours est remplacé par un « économètre » qui indique le style de conduite à adopter pour rouler de la manière le plus économique possible. La récupération d'énergie à la décélération (frein moteur) est également plus prononcée et la gestion des accessoires électriques (climatisation, sièges chauffants, etc.) est limitée. C'est ainsi qu'on peut atteindre l'autonomie maximum en mode tout électrique, soit 37 km, et augmenter l'autonomie combinée théorique à environ 600 km. Finalement, le mode « Sport » s'active en déplaçant le sélecteur de boîte vers la gauche. C'est le moteur essence qui est utilisé de manière prioritaire et lorsque vous écrasez l'accélérateur, la fonction Boost s'active faisant intervenir le moteur électrique en renfort. En adéquation avec ce mode, l'affichage central troque la couleur bleue pour la couleur rouge. Les trains roulants sont également optimisés pour répondre aux attentes dynamiques que vous pourriez avoir et les temps de passage des rapports de la transmission automatique sont raccourcis.

Annoncée à 2.1 l./100 km en moyenne mixte par le constructeur, il faudra compter entre 4 et 5.5 l./100 km dans la vraie vie, en fonction bien entendu de votre type de conduite et des modes sélectionnés. En mode tout électrique, l'autonomie réelle sera d'environ 20 km.

Dernière chose, le temps de recharge. Certes, avec un système hybride rechargeable c'est moins important car tout au long de vos trajets, vous allez recharger la batterie au moyen de l'énergie dégagée par le moteur thermique ainsi que lors des freinages. Toutefois, le constructeur annonce un temps de recharge de maximum 2,5 heures au travers de n'importe quelle prise 230 Volts en utilisant le câble standard fourni. Avec les Wallbox BMW i disponibles en accessoire, ce temps diminue à moins de deux heures.

Au volant

Grâce à l'utilisation massive du plastique renforcé de fibres de carbone (PRFC) et d'aluminium, la BMW i8 annonce un poids à vide de 1'485 kg. On oublie donc les aprioris sur le fait que les voitures électriques et hybrides sont lourdes. L'habitacle, appelé « Module Life », est d'ailleurs totalement en fibre de carbone. La conception de cette structure offre un gain en poids de plus de 50% par rapport à de l'acier et jusqu'à 30% par rapport à l'aluminium. En plus de son poids contenu, la BMW i8 propose un centre de gravité très bas grâce aux 100 kg de batteries placées dans le tunnel central, des porte-à-faux avant et arrière relativement courts, ainsi qu'une répartition des masses idéale de 50/50. Bref, tout est au rendez-vous pour que le plaisir soit maximum.

Malgré que ce ne soit pas ma première expérience électrique, c'est toujours un peu déconcertant de ne rien entendre alors que la voiture a démarré. Je commence en mode normal et je profite ainsi totalement des déplacements dans le silence absolu. L'évolution en ville est idéale, le brouhaha urbain ne perturbe pas la quiétude de l'habitacle de notre BMW i8, c'est très reposant. Jusque là peu de surprise, la voiture se conduit facilement, on la prend en main très aisément. Certes la vision périphérique n'est pas optimum, mais les assistances sonores et visuelles (présence de plusieurs caméras) vous aideront. La légèreté de la voiture se remarque immédiatement et les performances du moteur électrique sont très intéressantes. Ça pousse suffisamment, on se faufile rapidement et discrètement dans la circulation, c'est génial.

Une fois en campagne, je tire le levier de vitesses vers moi pour activer le mode « Sport ». Le trois cylindres se met en marche avec une sonorité très sympathique, à mi-chemin entre un V8 et le Flat 6 d'une Porsche 911, aussi bien à l'intérieur (grâce à un système d'amplification) qu'à l'extérieur. J'écrase l'accélérateur, l'indication « Boost » apparait sur le compteur et je profite pleinement de toutes les ressources. Les 362 CV sont bien présents et le paysage défile rapidement. Toutefois, en puissance pure ce n'est pas vraiment démentiel, mais la i8 annonce des valeurs d'accélération sur le 0 à 100 km/h quasi similaires à celles d'une Porsche 911 Carrera S ou une Audi R8 V8. Par contre, le couple et surtout la réactivité sont tout simplement bluffants ! A la moindre sollicitation notre BMW i8 bondit en avant, c'est grisant.

La direction est ultra précise et directe. Je lui reprocherai peut-être un léger

manque de ressenti, mais c'est le défaut de toutes les voitures modernes. Grâce à cela et du fait de la conception de la voiture, les courbes s'enroulent à bon rythme. La i8 vire totalement à plat, aucune prise de roulis, l'amortissement est ferme, c'est vraiment agréable à conduire. L'association des deux moteurs, la transmission sur les quatre roues et cet excellent comportement routier procurent au final un très bon feeling. Pour moi, le cahier des charges d'une GT est pleinement rempli, même si, lors de franches relances en sortie de courbe, on sent la prépondérance du couple sur le train avant qui tend à sous-virer.

Verdict

Un style unique, des lignes racées, l'esthétisme de cette BMW i8 est une véritable réussite. Pour l'instant, à l'exception de la Fisker Karma, c'est la seule voiture commercialisée en série qui propose un look aussi original. A cela vient s'ajouter un système de motorisation très intéressant et performant, un bon comportement routier ainsi que le minimum de praticabilité qu'on peut attendre d'une GT. C'est donc encore que du positif pour la sulfureuse allemande.

Tout cela à bien évidemment un prix et malheureusement, innovations technologiques obligent, il n'est pas vraiment contenu. Le tarif de base est à CHF 162'200.- mais avec un équipement de série relativement généreux. En se lâchant sur la liste des options, vous obtiendrez un prix final avoisinant les CHF 200'000.-. Les fameux projecteurs laser, pour lesquels la paternité entre Audi avec la R8 LMX et BMW est disputée, sont proposés à CHF 13'240.-.

Bien évidemment, une GT conventionnelle fera mieux sur bien des points pour un prix potentiellement inférieur. Mais à l'inverse, elle ne vous fera pas de cadeau quand il faudra passer à la pompe ou quand il faudra payer la taxe d'immatriculation. De plus, rouler en BMW i8 avec sa technologie hybride rechargeable apporte un côté écologique malgré le fait que ça reste une voiture de sport.

Je pense donc qu'il y a vraiment un marché pour cette nouvelle venue et si tout comme moi vous faites partie de ces gens qui sont tombés sous le charme d'une Fisker Karma, mais qui n'oseraient jamais succomber, vous avez là le bon produit qui devrait pouvoir vous faire craquer. La voiture est aboutie, la finition est bonne et l'ensemble est très bien conçu. Cependant, il faudra encore un peu patienter,

les premières livraisons devraient arriver juste avant la fin de cette année. Attention la production annuelle de voitures est limitée à environ 800 exemplaires et l'intérêt est relativement important quand bien même les intéressés n'ont pu découvrir la voiture en vraie que depuis une dizaine de jours.

Prix et options – BMW i8

Prix de base : CHF 162'200.-

Peinture Crystal White à effet perle avec accents Frozen Grey metallic : CHF 2'570.-

Design d'intérieur "Carpo Amido Schwarz : CHF 2'210.-
(Cuir « Spheric » performé Amido Schwarz, tableau de bord gainé de cuir Walknappa, volant sport en cuir)

Roues en métal léger de 20″ BMW i jantes à rayons en W470 avec jeu mélangé : CHF 2'210.-

Kit éclairage : CHF 410.-

Prix TOTAL : CHF 169'600.-

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

Nos remerciements à Emil Frey SA / Agence BMW-Mini aux Acacias (Genève) pour le prêt de cette BMW i8.

A lire aussi

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 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

e-Acacias

W.A.Y.

ZH·101109
Emil Frey SA, Geneve-Acacias
W.A.Y.

i8
W.A.Y.

i8
W.A.Y.

Info
Dernière mise à jour: aujourd'hui 15:55
48 %
ÉTAT DE CHARGE
10 km
AUTONOMIE ÉLECTRIQUE
Régler Timer
Fermer
Commande à distance
Climatiser
Appel de phares
Verrouiller le véhicule
Déverrouiller véhicule
Appel de phares réussi
Fermer
Info véhicule
3 996 km
État du véhicule OK
PORTES ET FENÊTRES
Portes
déverr.
Fenêtres
fermé
Coffre
fermé
Éclairage
off
ÉCHÉANCES DE MAINTENANCE
Vidange
05/2016 ou dans 22 000 km
Inspection
05/2018 ou dans 47 000 km
Liquide de frein
08/2017
Fermer
Carte

W.A.Y.

BMW i.

START
STOP
eDRIVE
W.A.Y.

BACK
W.A.Y.

+28.0°C
16:11
km/h
COMFORT
READY
04007 km
17 km
218 km
D
760.1 km

+28.0°C
16:11
km/h
ECO PRO
READY
04007 km
18 km
219 km
D
760.1 km

+28.0°C
16:11
km/h
SPORT
04007 km
17 km
218 km
S 1
760.1 km

INFO
16:11
10 km
W.A.Y.

ZH·101 109
W.A.Y.

Emil Frey SA, Genève-Acacias
ZH·101 109
W.A.Y.

Emil Frey SA, Genève-Acacias
ZH 101 109
W.A.Y.

ZH 101 109
W.A.Y.

Emil Frey SA, Genève-Acacias
W.A.Y.

Emil Frey SA, Genève-Acacias
Emil Frey SA, Genève-Acacias
ZH·101 109
W.A.Y.

BMW

W.A.Y.

Emil Frey SA, Genève-Acacias
W.A.Y.

ZH·101109
W.A.Y.

Emil Frey SA
Emil Frey SA, Genève-Acacias
W.A.Y.

ZH·101 109
W.A.Y.

Emil Frey SA, Genève-Acacias
W.A.Y.

Emil Frey SA, Genève-Acacias
W.A.Y.

ZH·101109
Emil Frey SA, Genève-Acacias
W.A.Y.

ZH 101 109
W.A.Y.

ZH 101 109
W.A.Y.

Emil Frey SA, Genève-Acacias
ZH 101109
W.A.Y.

Emil Frey SA, Genève-Acacias
W.A.Y.

Emil Frey SA, Genève-Acacias
W.A.Y.

Emil Frey SA, Genève-Acacias
ZH 101109
W.A.Y.

eDrive
i8
ZH·101109
W.A.Y.