Essai – BMW M235i xDrive : Le coupé compact intégral du moment !

Depuis 2014, la marque bavaroise propose une nouvelle appellation de ses différentes déclinaisons avec le retour des séries paires pour identifier les versions Coupé, les séries impaires étant conservées pour les versions limousine et break. Parmi ces modèles, il y a une belle surprise avec cette Série 2 sportive proposée en quatre roues motrices, la M235i xDrive.

- 6 cylindres, turbo, essence, 2’979 cm^3
- 326 CV de 5’800 à 6’000 t/min
- 450 Nm de 1’300 à 4’500 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.6 sec.
- Poids : 1’600 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’454 x 1’774 x 1’408
- Conso. mesurée : 10.7 l/100 km
- Emissions CO_2 : 182 g/km (G)
- dès CHF 58’100.-, mod. essayé: CHF 70’150.-

Texte : Julien Monnay / Photos : François Cuany

Les dénominations paires avaient marqué leur époque avec les fameuses 2002 du début des années septante, mais, depuis près de 40 ans, BMW ne proposait plus que des Série 3 pour ses modèles de petites tailles, fussent-ils limousine, break ou coupé. Il y a maintenant 10 ans, l'apparition de la BMW au petit gabarit appelée Série 1 a permis de retrouver une voiture de taille réduite par rapport à la Série 3 qui prenait de l'embonpoint année après année. La première version de Série 1, avec sa carrosserie bi-corps au look de break, est rejointe fin 2007 par une carrosserie tri-corps à deux portes rappelant les anciennes 2002 et premières Série 3.

Différentes versions sportives sont ensuite proposées dans cette carrosserie tri-corps comme la 135i et la fougueuse 1M, des autos sportives satisfaisant les puristes de la marque. BMW est un des rares constructeurs généralistes à proposer des voitures de type propulsion, mais qui laisse sur leur faim les amateurs de sportivité de notre pays montagneux. Cette M235i en version xDrive devrait les satisfaire.

A l'extérieur

Cette Série 2 Coupé n'est pas qu'un restyling de la première version de Série 1 Coupé (également en carrosserie tri-corps) mais bien une nouvelle auto avec des mensurations ayant pris du volume. En effet, la longueur augmente de 72 mm tout comme la largeur de 26 mm et l'empattement de 30 mm, et les voies avant gagnent plus de 40 mm.

Grâce à sa silhouette allongée avec une ligne de toit légèrement descendante et soulignée par une ligne de caisse légèrement ascendante ainsi que des parties avant et arrière très affirmées, cette M235i mêle élégance et sport. On y retrouve les caractéristiques typiques de la marque, telles que le capot moteur long, les porte-à-faux réduits ou l'habitacle reculé.

Avec un bouclier traité dans le style M, la proue se fait sportive. Le contour spécifique des phares doubles (bi-xénon) typique BMW aboutit en pointe vers

l'intérieur et les naseaux formés de barrettes étroites ressortant de la jupe légèrement inclinée vers l'avant. La prise d'air inférieure est modulée en trois grandes parties entourées de lèvres aérodynamiques : l'une très grande et centrée entourée par deux autres remplaçant les antibrouillards des versions moins sportives.

La largeur de la poupe suggère la puissance et les deux sorties d'échappement de couleur noir mat viennent accentuer cette impression. Les optiques arrière monobloc adoptent une forme en L et débordent largement sur les flancs et, pour les feux arrière, deux veines lumineuses, alimentées par des LED, produisent le look nocturne caractéristique.

A l'intérieur

L'habitacle est caractérisé par l'orientation du poste de conduite vers le conducteur, des fonctionnalités modernes et des matériaux de qualité. La structure des surfaces du tableau de bord, de la console centrale et des habillages de porte se distingue par la conception en strates (également appelé « layering »).

Le tableau de bord propose une combinaison spécifique des instruments avec inscription numérique du modèle ainsi que des échelles et chiffres rouges sur le compteur de vitesse et le compte-tours qui semblent n'avoir pas évolué depuis 20 ans.

Le système de radio et navigation est également doté du système de commande BMW iDrive avec un écran de contrôle au look flatscreen et occupant une position dégagée. Cet écran de 8,8 pouces est commandé par le joystick, appelé Controller, logé sur la console centrale. Une surface tactile sur le haut du joystick permet la saisie des caractères de façon manuscrite, un véritable régal à utiliser.

La M235i est équipée de sièges sport en tissu Hexagon/Alcantara anthracite très plaisant au touché et pour les yeux, avec le cuir Dakota disponible en option. Le volant trois branches M en cuir avec touches multifonctions reprend un design rétro, me rappelant la fameuse BMW 507 et plus près de nous, la Z8.

Belle surprise, l'accès aux places arrières est facilité grâce à la fonction dite « Easy-Entry » qui permet de faire avancer le siège et l'espace jambes des places

arrières est accru de 21 mm par rapport à la précédente version, un adulte de taille moyenne pouvant y être normalement installé. Le coffre atteint lui une contenance raisonnable de 390 litres, soit 20 litres de plus que la précédente.

Sous le capot

On retrouve un six cylindres en ligne de 2’979 cm3 doté de la technologie M Performance TwinPower Turbo, soit un turbocompresseur Twin Scroll avec injection d’essence directe haute précision et commande variable des soupapes basée sur la technologie Valvetronic et double Vanos. Ce moteur qui chante développe 326 CV de 5’800 à 6’400 t/min et un couple de 450 Nm entre 1’300 et 4’500 t/min. Il procure de grosses sensations d’accélération, principalement en mode de conduite SPORT+, bien aidé par sa boîte automatique. En effet, l’association de ce moteur rempli de couple et cette boîte à vitesses automatique à 8 rapports est une réelle réussite.

Il sait également se faire plus discret et plus sobre, grâce au mode de conduite ECO PRO à laquelle une fonction « roue libre » a été rajoutée, en combinaison avec la boîte de vitesses automatique. En effet, lorsqu’entre 50 et 160 km/h, le conducteur lève le pied de la pédale d’accélérateur, le système désolidarise le moteur de la boîte. De plus, la technologie BMW Efficient Dynamics de série comprend, entre autres, la récupération de l’énergie au freinage, la gestion asservie aux besoins d’organes périphériques, la direction à assistance électromécanique, un indicateur de changement de rapport et la fonction d’arrêt et de redémarrage automatique du moteur.

Côté consommation, ce moteur est capable de faire dans la sobriété avec des valeurs annoncées par le constructeur proches à 6,0 litres au 100 km de moyenne pour des trajets extra-urbains et légèrement supérieures à 10 litres pour des trajets urbains. A la fin de mon essai de près de 1’000 km, comprenant 50% d’autoroute, 25% de routes montagneuses en mode sportif et 25% de circulation urbaine, j’ai arrêté le compteur sur une valeur moyenne de 10.7 litres au 100 km. Une valeur raisonnable pour ce genre de voiture, bien aidée par la proportion de kilomètres effectués sur autoroute, car hors autoroute, la consommation est plus proche des 18 litres au 100 km, tant il est difficile de résister à l’appel de cette mécanique.

Au volant

Je me faisais une joie de tester cette BMW M235i xDrive, un coupé sportif de taille compacte équipé d'un moteur d'une puissance raisonnable combiné à la fameuse boîte de vitesse automatique à 8 rapports, le tout passé au sol grâce aux quatre roues motrices. La répartition en condition normale est de 70% à l'arrière et 30% à l'avant, mais elle peut varier en continu jusqu'à 100% sur l'un des essieux.

Dès réception du véhicule de test, je reste quelque peu sur ma faim avec une voiture manquant franchement de style par la faute de sa monte pneumatique, soit des jantes de 17 pouces de couleur gris clair équipées de pneus neige en 205 de large aux quatre coins au lieu des jantes de 18 pouces de couleur anthracite chaussées de pneus en 225 de large à l'avant et 245 à l'arrière… Sans parler de la teinte « Mineralgrau » dénuée de toute sportivité et pas aidée par des baguettes chromées entourant les vitres au lieu des baguettes anodisées de couleur foncée garnissant habituellement ces modèles. Dommage, pour le côté visuel, c'est raté.

Au volant, je ressens de bonnes sensations notamment grâce au moteur combiné à l'excellente boîte de vitesse. Le moteur donne envie de lui faire prendre les tours et les démarrages sont presque violents, collant le conducteur au dossier. Cependant, après quelques accélérations, je comprends que la puissance est ressentie grâce aux trois premiers rapports de boîtes de vitesses tirant très courts. En effet, je me retrouve sur le 4ème rapport à peine les 100 km/h dépassés, alors que bon nombre de ses concurrentes sont au début du 3ème, voire encore sur le 2ème rapport. Du reste, la puissance s'essouffle clairement à partir de 120 km/h.

Mais ma plus grande frustration est due au châssis et au freinage. En effet, notre voiture d'essai avait certainement essuyé des essais virils de précédents journalistes et les freins étant déjà en mauvais état dès la réception de la voiture. Dès le deuxième freinage appuyé, la pédale est devenue molle pour finir au plancher sans aucun mordant de freinage. Cela faisait longtemps que cela ne m'était pas arrivé.

Côté châssis, cela n'était pas mieux, avec une voiture très instable dans les grands freinages et dans les courbes rapides, me donnant du fil à retordre pour la

maintenir dans la bonne trajectoire. Le train avant sous-vire en entrée de virage et le train-arrière cherche à passer vers l'avant dès la remise des gaz. Après de multiples réflexions et l'essai d'une M235i xDrive d'un ami, équipée, elle, des roues été d'origine (18 pouces avec pneus plus large à l'arrière), je trouvais enfin un comportement sportif en toute sécurité qui permet des vitesses de passage en courbes impressionnantes. La monte hivernale installée sur notre modèle d'essai, soit 4 pneus en 17 pouces et 205 de large, était totalement inadéquate, dénaturant le comportement de cette voiture et rendant même sa conduite dangereuse.

Verdict

Vous l'aurez compris, je suis resté sur la faim lors de l'essai de cette BMW. Cela est dû principalement à la voiture d'essai qui semblait bien fatiguée et presque inconduisible en conduite sportive en raison d'un équipement pneumatique totalement contraire à la logique d'une sportive. Les quelques kilomètres effectués au volant d'un modèle sortant de concession et équipé des roues d'origine m'aura rassuré sur le potentiel de l'auto qui s'avère très plaisante à conduire, malgré un poids de près de 1'600 kg qui se fait sentir dès les premières montées en régime.

Niveau tarif, la BMW M235i xDrive fait partie des offres intéressantes du moment dans le segment des compactes sportives. De plus, en coupé avec quatre places et quatre roues motrices, elle fait figure d'épouvantail face à une concurrence quasi inexistante. Avec un prix de base fixé à CHF 58'100.- (mais prévoir tout de même au minimum CHF 6'000.- d'options), elle se situe dans les prix des sportives à quatre portes comme l'Audi S3, mais tout de même CHF 4'500.- plus cher que sa sœur à 5 portes, la M135i xDrive au style mini break de chasse qui procure les mêmes sensations à son volant mais sans le look du coupé.

Prix et options – BMW M235i xDrive

Prix de base : CHF 58'100.-

Peinture métallisée « Mineralgrau » : CHF 840.-

Kit Confort : CHF 1’060.-
(Accès de confort, caméra de recul, Park Distance Control (PDC), assistant de stationnement)

Kit visibilité : CHF 1’980.-
(Rétroviseurs anti-éblouissement, Projecteurs au xénon, lave-projecteurs, éclairage adaptatif de virage, assistant feux de route)

Swiss-Premium : CHF 450.-
(Règ.de vitesse avec fonction de freinage, Téléphonie confort avec connexion Smartphone étendue)

Kit ConnectedDrive Professional : CHF 2’950.-
(Système de navigation « Professional », ConnectedDrive Services, Traffic Information en temps réel RTTi, Combiné d’instruments avec dotation élargie, Speed Limit info)

Volant chauffant : CHF 240.-

Châssis M adaptatif : CHF 970.-

Vitrage pare-soleil : CHF 440.-

Sièges conducteur à réglage él. avec mémoire : CHF 1’210.-

Chauffage des sièges avant : CHF 410.-

Système hauts-parleurs hi-fi harman/kardon : CHF 1’000.-

Concierge Services : CHF 310.-

Remote Services : CHF 60.-

Internet : CHF 130.-

Prix TOTAL : CHF 70’150.-

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

Nos remerciements BMW (Schweiz) AG pour le prêt de cette BMW M235i xDrive ainsi qu'au garage Emil Frey Acacias pour le soutien logistique et la mise à jour des tarifs des équipements suite aux changements de prix effectués.

A lire aussi

Essai – BMW i3 : Ecolo Chic !

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 X1

Nouveauté – BMW X5 xDrive40e

Nouveauté – BMW Série 2 Gran Tourer

Nouveauté – BMW Série 1

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

ZH·190268
W.A.Y.

BMW
M
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

BMW
M Performance

P
R
N
D
M/S
OFF
SPORT
ECO PRO
MEDIA
MENU
TEL
RADIO
NAV
BACK
OPTION

km/h
1/min x 1000
READY
OFF
P
SPORT+
+2.5 °C
12:27
--.- l/100km
06442
133.6
l/100km
M235i
W.A.Y.

ZH 190 268
W.A.Y.

ZH·190268

ZH·190268

ZH·190268
W.A.Y.

ZH·190268
W.A.Y.

ZH·190268
W.A.Y.

W.A.Y.

Ordinateur de voyage
12:24
9:27
1:40 h
107 km
17.0 l/100 km
MODE
AUTO
MAX A/C
A/C
START STOP ENGINE
W.A.Y.

12:29
Fribourg
Bulle
Payerne
Neuchâtel
Châtel-Saint-Denis
Montreux
Martigny
Yverdon-Les-Bains
Echallens
Lausanne
Vouvry
Abondance
Morges
Thonon-Les-Bains
Pontarlier
Vallorbe
Le Chenit
Rolle
Nyon
Douvaine
10 km

12:29
Ordinateur de voyage
173 km
Auton.
À dest.
Arrivée
12.5 l/100 km
Cons.
51.8 km/h
Vitesse

12:28
Ordinateur de voyage
ch
Nm
Puissance
Couple

MEDIA
MENU
TEL
RADIO
NAV
BACK
OPTION
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

ZH·190268
W.A.Y.

M Performance
BMW
BMW
Castrol
W.A.Y.

ZH·190268
W.A.Y.

ZH·190268
W.A.Y.

ZH·190268
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

ZH·190268
W.A.Y.