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

Desperate Housewives ? Mais non, et encore moins Game of Thrones. Je te parle de la nouvelle Série 2 de chez BMW. Ah bon ! Et c’est mieux que notre Série 1 coupé ? Nous l’avons pour une semaine et allons pouvoir comparer. Allez, viens !

- 4 cylindres turbo diesel, 1’995 cm^3
- 183 CV à 4’000 t/min
- 380 Nm dès 1’750 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 230 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.1 sec.
- Poids : 1’465 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’432 x 1’774 x 1’418
- Conso. mesurée : 6.5 l/100 km
- Emissions CO_2 : 117 g/km (A)
- dès CHF 42’200.-, mod. essayé: CHF 60’690.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Jérôme Marchon

En 1966, BMW nous proposait déjà une carrosserie tri-corps à deux portes : la 1600-2. Déjà un 2… En 2014, le 2 réapparait. D'abord en F22, nom de code interne, pour aboutir à la logique « Série 2 » comme appellation grand public.

Cette dernière remplace dorénavant la Série 1 Coupé, comme la Série 4 remplace la Série 3 Coupé. Mais ne nous embrouillons pas et gardons nos idées claires. Retenons que BMW nous offre aujourd'hui un large éventail de modèles avec des motorisations à l'avenant. Plus longue (+72 mm), plus large (+26 mm) et surtout un empattement supérieur de 30 mm par rapport à la Série 1 coupé, la « Deux » sait se faire désirable.

Découvrons ensemble ce que nous réserve cette nouvelle série dans sa version coupé, mue par un diesel, mais qui sur le papier ne s'en laisse pas compter et qui pourrait bien nous surprendre. Gaz !

A l'extérieur

La couleur, ca change tout ai-je coutume de dire. Cela se vérifie encore. Loin des « BM » grises ou noires, nous avons là un rouge métallisé « Melbourne » qui sied à merveille à cet exemplaire looké « M ». M comme magnifique mais aussi Motorsport. Ce kit carrosserie « M » enjolive cette Série 2 et la rend agressive à souhait sans effet tuning.

Les jantes de 17 pouces à bâtons allient l'élégance à la sportivité qui va bien à ce coupé. Cette Série 2 diffère de la Série 1 notamment par ses flancs plus larges, une plus grande calandre et des feux avant effilés lui donnant un regard félin des plus rageurs voir ravageurs. Avec peu de porte-à-faux arrière et ce long capot avant, cette Série 2 coupé a de l'allure.

Tout juste aurais-je aimé une double sortie d'échappement de part et d'autre du pare-choc arrière, simplement pour équilibrer et avoir une symétrie. Mais ce n'est qu'un détail à la « Monk ».

A l'intérieur

L'intérieur est sobre et clair, bien construit, n'affichant pas encore la solidité ou

la finition d'une Audi. Il reprend intégralement celui de la Série 1, tant dans l'agencement que la dotation. Ici, avec l'option M, nous avons des inserts aluminium qui accentuent le côté sport.

L'ergonomie de l'ensemble est bien étudiée. J'aime entre autres le maniement et la gestion des commodos. En revanche, j'apprécie moins le positionnement de l'écran d'informations, d'un point de vue esthétique. Mais il a l'avantage d'être à hauteur d'yeux. Dommage tout de même qu'il ne se replie ou ne s'insère pas dans le tableau de bord. Très complet et facile à gérer grâce à la commande sur le tunnel central, il propose une multitude d'informations et peut se scinder en deux écrans.

Pour celui qui veut dépenser plus, nous disposions d'une bonne hi-fi de chez Harman-Kardon (CHF 1'100.-). A vous de piocher dans les nombreuses options qui offrent un réel plus comme par exemple les feux de route automatiques et directionnels, l'accès confort (sans clé) ou les filets de rangement dans le coffre, etc.

L'accessibilité aux places arrière n'est pas aisée, comme dans tous les coupés, et ne pourra accueillir que deux personnes mais c'est faisable et le confort une fois entré est correct.

Le coffre gagne 20 litres et offre un volume total de 390 l., mais reste peu pratique à charger et sa forme tortueuse.

Sous le capot

Nous retrouvons le quatre cylindres diesel en ligne de 1'995 cm3 doté de la technologie maison TwinPower Turbo – turbocompresseur à géométrie d'admission variable – que nous avions découvert dans la Série 3. Muni d'une injection directe à rampe commune d'une pression max de 1'800 bars, il délivre la puissance de 184 CV à 4'000 t/min mais surtout un couple de 380 Nm entre 1'750 et 2'750 t/min. Ce moteur est plein dès les bas régimes et possède une allonge qui permet des relances vives. Il offre une poussée assez agréable surtout en mode sport ou chaque passage de rapport nous colle la tête un peu plus contre son appui.

Il existe encore plus puissant : la 225d offrant 218 CV et 450 Nm dès 1’500 t/min mais à quoi bon ! Si besoin est, le « sportif » ira vers la fabuleuse version M235i Coupé, juste pour le majestueux six cylindres en ligne et les sensations qu’il procure.

La consommation annoncée de 4.2 l./100 km restera une belle utopie. Quoi qu’il en soit, j’ai relevé tout au long de mon essai une moyenne de 6.5 l./100 km. Une conduite plus sportive vous conduira vers les 8.5 l./100 km tandis que le mode ECO PRO se chargera de vous épargner du diesel avec une consommation mesurée à 5.8 l./100 km à utilisation égale.

Au volant

Contact via un bouton poussoir. Il n’y a aucun doute, nous sommes bien assis dans un diesel. Je suis un peu déçu car je pensais que la marque bavaroise aurait su éviter ce son rugueux typique des quatre cylindres diesel. Mais je pense que c’est tout bonnement conventionnellement impossible. Du reste, si cela l’était, ils l’auraient fait car le travail réalisé sur cet ensemble motopropulseur est remarquable.

Associée à la fabuleuse boite de vitesses automatique « ZF » à 8 rapports nommée Steptronic, cette voiture propose un agrément de conduite que seule une propulsion avec un bon châssis peut offrir. Ici pourtant, point de châssis M adaptatif. Mais « seulement » un tarage des suspensions bien étudié pour aller de pair avec cette Série 2 et son diesel. On obtient une voiture agile, précise avec une direction bien calibrée faisant remonter via un volant à jante épaisse les informations sur l’état de la route.

On fait rapidement corps avec cette voiture. Les sièges moelleux mais fermes aux maintiens latéraux largement suffisants pour la route et ajustables si besoin est, concourent au plaisir de conduite. Car oui, j’ai eu du plaisir à rouler cette Série 2 même avec cette motorisation diesel, qui se montre finalement digne d’une sportive essence, les hauts régimes en moins.

En mode sport (direction plus dure, pédale plus franche, gestion de boîte revue), en gérant manuellement les rapports via les palettes au volant, vous pouvez enrouler les virages à une cadence assez folle. Les rapports sont très serrés. A

peine avez-vous passé la deux qu'il faut déjà enchainer avec la trois puis la quatre, la cinq… et ce, au régime de 3'000-3'500 t/min jusqu'au virage suivant. On peut aussi « prendre » 5'000 t/min juste pour dire que ça pousse jusque là, mais en réalité pour aller vite il faut rester en deçà. Notre « petite » 220d sait donc se montrer sportive.

Le train avant est incisif et précis et le train arrière est stable. Mais on peut s'amuser à le provoquer et commencer de légères dérives, un régal. Pour les têtes brûlées, l'ESP est totalement déconnectable… A n'utiliser que sur circuit, bien entendu…

Donnée pour un 0 à 100 km/h en 7,1 secondes, cette Série 2 donne la sensation de les faire en cinq. En outre, elle a tendance à annihiler la sensation de vitesse. Attention à ne pas arriver trop vite. J'ai bien failli… C'est là que l'on peut dire que les freins sont aussi très bien dimensionnés. Jamais je n'ai eu de fading ni ressenti la moindre limite. De plus, le toucher de la pédale est franc, direct. Un plaisir.

En la poussant dans ses limites, la voiture prend un peu de roulis. Mais il faut y aller et l'équilibre est rarement mis en défaut. Les roues en 17 pouces m'ont également agréablement surpris et cela montre encore une fois que ce qui est beau (monte 18'', voire 19'') n'est pas forcément efficace et encore moins le meilleur compromis sur la route.

Mais cette Série 2 peut aussi se conduire cool via la boite auto et son fabuleux mode EcoPro (mode roue libre entre 50 et 160 km/h au lever de pied, récupération de l'énergie au freinage, passage des rapports sans monter dans les tours, stop and start) qui, lorsque l'on entre dans le jeu, permet d'économiser bon nombre de kilomètres sur le plein. Le tout visualisable sur l'écran central sous forme d'histogramme ou via l'ODB qui annonce en bleu les kilomètres « gagnés ». Il y a même moyen de suivre l'itinéraire du GPS en liaison avec la fonction ECO PRO qui indiquera le trajet le plus efficient en fonction du trafic. C'est dans ce mode que la consommation deviendra plus que raisonnable (5.8 l./100 km) compte tenu d'un tel agrément.

La voiture possède tout le confort et les aides électroniques actuelles pour affronter autoroute, route et ville en toute sérénité.

Verdict

Madame a aimé la caméra de recul, l'agrément de conduite lié à cette fabuleuse boite automatique, la facilité de prise en main, l'espace à bord, le confort comme conductrice et comme passagère.

Monsieur a aimé le plaisir ressenti à conduire cette Série 2, son équilibre, son châssis, le moteur qui n'a de limites que celles que la législation impose et enfin son allure racée avec le Kit M.

Il n'y a que le prix que Madame et Monsieur n'ont guère apprécié. Et c'est « normal » ! Rares sont ceux qui acceptent de nos jours de payer sans rechigner, même pour de la qualité et même si cela correspond à leur budget. A en croire presque que c'est devenu tendance de déclarer tout trop cher.

Il s'agit d'une BMW tout de même et avec cette Série 2 agrémentée de quelques options sympathiques, il y en a pour son argent. A un bémol près, l'intérieur. Rien ne diffère de la Série 1 et lorsque l'on change de voiture, quitte à payer plus cher, on aime voir une différence.

Par rapport à la Série 1, la Série 2 est plus consensuelle au niveau style, un peu plus dynamique, agile voire joueuse et aussi un peu plus chère. Comme m'a dit ma Desperate Wife, façon Jean Marc Généreux : « notre Série 1 c'était déjà de la balle mais avec la Série 2, je m'emballe. Et ça, j'achèèèèète !».

Prix et options – BMW 220d Coupé

Prix de base : CHF 42'200.-

Peinture métallisée « Melbourne rouge métallisé» : CHF 910.-

Kit sport M : CHF 3'870.-

Boite automatique sport steptronic 8 rapports : CHF 3'240.-

Kit Confort : CHF 2'360.-

Swiss-Premium : CHF 2’950.-

Rétroviseurs intérieur et extérieur anti reflet : CHF 530.-

Téléphone confort avec connexion Smartphone : CHF 490.-

Système haut-parleurs hi-fi Harman/Kardon : CHF 1’110.-

Kit ConnectedDrive Professional : CHF 3’570.-

Kit visibilité : CHF 2’800.-

Vitrage pare-soleil : CHF 480.-

Chauffage des sièges conducteur et passager : CHF 460.-

Tunner DAB : CHF 440.-

Spoiler arrière M : CHF 250.-

Avantages ConnectedDrive Professional : CHF -710.-

Avantage Kit visibilité : CHF -560.-

Avantage Swiss-Premium : CHF -2’950.-

Avantage kit confort : CHF -470.-

Prix TOTAL : CHF 60’900.-

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

Nos remerciements à BMW (Schweiz) AG pour le prêt de cette BMW 220d Coupé ainsi qu’au garage Emil Frey SA / Agence BMW-Mini aux Acacias (Genève) pour la logistique.

A lire aussi

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

B M W
W.A.Y.

220d
ZH·279 422
W.A.Y.

W.A.Y.

TEL
MENU
MEDIA
RADIO
OPTION
BACK

ROUGE FM
10:56
Lac Léman
Allaman
Rolle
Dully
Burtigny
Begnins
Saint-George
Le Vaud
Cergue
Messery
Chens-Sur-Léman
Borex
Chéserex
2 km
W.A.Y.

W.A.Y.

BMW
TwinPower Turbo
W.A.Y.

km/h
1/min x 1000
READY
OFF
Diesel
+ 14.0 °C
10:52
--.- l/100km
10103
146.2
Contact mis

READY
OFF
ECO PRO
CHARGE
POWER
+ 26.0 °C
14:30
+ 1.2 km
10256
298.5
Porte ouverte

OFF
SPORT
ECO PRO

ZH·279 422

ZH·279 422
W.A.Y.

W.A.Y.

220d
ZH·279 422
W.A.Y.

ZH·279 422
W.A.Y.

220d

ZH 279 422

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

LIM
RES
MODE
LIM
W.A.Y.

ZH·279 422
W.A.Y.

ZH·279 422
W.A.Y.

W.A.Y.

220d
ZH·279422
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

ZH·279 422
W.A.Y.

ZH·279 422
W.A.Y.

ZH 279 422
W.A.Y.

ZH 279 422
W.A.Y.