BMW i4 M50

On M, ou pas...

Présentée en même temps que sa consœur thermique la Série 4 Gran Coupé, la BMW i4 100% électrique tente de conjuguer l'ADN typique des berlines du constructeur bavarois à la propulsion électrique. Vraiment?

La gamme électrique de BMW semble faire le grand écart entre ses propositions; à un bout du spectre nous trouvons le iX, SUV au style décalé, dans la veine des feu-i3 ou i8 et à l'autre bout, l'i4, clone électrique de la Série 4 Gran Coupé. Toutes deux reposent sur la plate-forme modulaire CLAR de BMW, qui permet l'installation d'une propulsion aussi bien thermique qu'hybride ou électrique. Ce qui sous-entend, et BMW le met bien en avant, que l'i4 embarque le caractère si particulier des berlines sportives bavaroises. De l'extérieur, hormis le double haricot de la calandre occulté et l'absence d'échappements à l'arrière, rien d'autre ne distingue l'i4 de sa sœur thermique.

BMW

La première M électrique

La BMW i4 est proposée en deux motorisations: i4 eDrive40, d'une puissance de 250 kW (340 ch/430 Nm) et i4 M50, jouissant de 400 kW (544 ch/795 Nm). C'est de cette dernière dont nous avons hérité pour notre essai. Elle embarque une batterie de 80,7 kWh de capacité nette, se dote de deux moteurs – un sur chaque essieu – et donc de la transmission intégrale xDrive en plus de nombre de raffinements comme le châssis «M» à l'amortissement piloté. Car oui, cette i4 M50 est la première BMW 100% électrique à recevoir le label «M-Motorsport» synonyme de sportivité exacerbée. D'ailleurs, sa puissance est supérieure de 34 ch et le couple de 145 Nm comparativement à la M4 Compétition thermique et elle abat le 0 à 100 km/h dans le même intervalle, 3,9 secondes. Le décor est posé. En revanche, l'i4 M50 accuse 2290 kg sur la balance, soit 490 kg de plus que la M4 Compétition.

Intérieur *high-tech*

Sans surprise l'i4 reprend l'intérieur soigné de la Série 4 Gran Coupé. L'habitabilité est bonne et malgré la ligne de toit fuyante les passagers arrière disposent de suffisamment de garde au toit. Le hayon s'ouvre sur une malle au volume généreux, 470 litres, extensible à 1290 litres.
En revanche, le pilote ne fait plus face à la traditionnelle double casquette du tableau de bord, mais à un double écran incurvé. Toutes les commandes, y compris celles de la climatisation, y sont regroupées. Plutôt rétif à cette mode du «tout-à-l'écran», reconnaissons toutefois que le système s'avère fluide, très complet et assez intuitif. A compter du mois de juillet prochain, ce double écran deviendra également la norme sur les Séries 2 Coupé, 3 et M3.

Silence, ça pousse!

L'i4 M50 est une véritable catapulte au démarrage. La motricité est exemplaire et cette sensation de poussée infinie, sans rupture de charge, est grisante. Ne manque finalement que le hurlement métallique d'un 6-cylindres en ligne... quand bien même le compositeur Hans Zimmer s'est évertué à composer un environnement sonore suggestif pour l'i4.

FICHE TECHNIQUE

BMW i4	M50
Puissance max.	544 ch (400 kW)
Couple max. / régime	795 Nm
0 à 100 km/h	3,9 s
Vitesse max.	225 km/h
Poids à vide	2290 kg
Batterie	80,7 kWh (nette)
Autonomie annoncée (WLTP)	416 à 520 km
Consommation moy. constr. WLTP / mesurée	25.6 / 23.5 kWh/100 km
CO2 (WLTP)	0 g/km
Puissance de charge max. / temps (0-80%)	200 kW / 31 min
Dimensions (L x l x h / Empattement)	4783 x 1852 x 1448 / 2856 mm
Prix de base	86 900.-

BMW

C'est un fait à saluer, la direction de l'i4 et son châssis réglé au poil distillent beaucoup de plaisir à la conduite, tout en assurant un niveau de sécurité élevé. Dans les enchaînements, et bien que virant à plat, le poids excessif de l'engin se rappelle en revanche vite à notre bon souvenir. Autre petit regret, le mode de récupération d'énergie n'est pas modulable suivant la conduite adoptée; en corollaire il permet un roulage «one-pedal» nous dispensant, la plupart du temps, d'utiliser la pédale de frein.

Si l'i4 M50 promet une autonomie théorique entre 416 et 520 km, il conviendra de tabler sur un rayon d'action réel de l'ordre de 350 à 400 km, avec une consommation moyenne de 23,5 kWh/100 km. Une valeur respectable compte tenu des performances.

Proposée à partir de 86 900.- francs, la BMW i4 M50 réussit le tour de force de marier l'agrément routier typiquement BMW à la propulsion électrique. Rien que pour cela, la belle Bavaroise mérite le détour. ■

JÉRÔME MARCHON

Davantage d'images

Mardi *télé*travail, mercredi bureau.

Super économique, l'abonnement annuel en transports publics reste votre bon plan dès 2 jours par semaine.

unireso

unireso.com/teletravail