

Article écrit par Nicolas HEIDET le 5 juin 2011

BMW 650i Cabriolet : Tellement mieux !

On aurait pu s'attendre à une grosse mise à jour. Car il faut le reconnaître, le Cabriolet Série 6 n'avait jusqu'ici pas grand-chose à envier à la concurrence. Mais il n'en est rien. BMW a totalement revu son cabriolet haut de gamme de manière à passer devant les Jaguar XK, Maserati Gran Cabrio, voire Aston Martin V8 Vantage

Lancée sur le marché français en 2004, la Série 6 représentait le retour d'un numéro abandonné à la fin des années 80. Incarnant le coupé haut de gamme de BMW, cette seconde génération s'est écoulée à 118000 unités dans le monde (coupé et cabriolet) en 6 ans. Même si en France, les chiffres sont moins élogieux (2875 unités), BMW a toutefois réussi à se hisser à la première place sur le marché des coupés GT haut de gamme.

Sans dévoiler ses ambitions sur les années à venir, la nouvelle génération de Série 6 Cabriolet ne devrait pas faire moins bien face à ses quelques concurrentes (Aston Martin V8 Vantage Roadster, Jaguar XK Cabriolet, Maserati GranCabrio et Mercedes SL). Même s'il est vrai qu'en le regardant de loin, ce nouveau Cabriolet Série 6 ne semble pas révolutionné face à l'ancien, il est évident que de près, il fait un bond en avant en matière de design. Un style très allongé, aplati même, mais aussi tout en finesse. Sans faire dans l'extrême, le dessin est une pure merveille et conjugue très habilement élégance et dynamisme. Pour l'habitacle, nous nous attendions à une reprise de celui de la Série 5, notamment pour la planche de bord.

Pourtant, BMW a opté pour un dessin totalement exclusif avec un imposant écran large parfaitement intégré dans une planche de bord généreusement recouverte de cuir. En fait, nous avons beau chercher, nous n'avons trouvé pratiquement aucun élément en contact direct avec les occupants qui ne soit pas gainé de cuir.

Notre version est bien entendu suréquipée même s'il reste quelques options au catalogue. On retrouve le système i-Drive permettant de naviguer dans les différents menus (chaîne hifi, GPS, téléphone ou encore climatisation) mais aussi une connexion Internet embarquée. Même si les places arrière ne feront pas vraiment de miracle pour les trop longues jambes, le volume est généreux pour cette catégorie de cabriolet 2+2. Le coffre n'explosera aucun record non plus, mais avec 300l en mode cabriolet, il permet tout de même d'embarquer le nécessaire pour un week-end ou un tournage (2 sacs de voyage, une valise vidéo et un pied de caméra). Deux motorisations sont disponibles pour le moment. Un bloc 6 cylindres 3,0 l biturbo de 306 ch pour la 640i et un V8 4,4 l biturbo de 407 ch pour notre 650i. A partir de là, le conducteur peut à tout moment opter pour 4 modes de conduite (Confort, Normal, Sport et Sport +). Ce système de régulation du comportement dynamique agit sur la suspension, la direction active, l'accélérateur et la réponse moteur, mais aussi le passage des rapports et l'intervention du DSC (l'ESP chez BMW). On peut presque parler de plusieurs voitures en une, puisque le conducteur pourra opter pour une voiture extrêmement douce en mode Confort - tant progressivement vers quelque chose de suffisamment sportif pour être maltraité comme une petite GTi sur les petites routes du Var. Dans ces conditions, notre 650i fait mieux que ses concurrentes à l'épreuve du 0 à 100 km/h, offre une agilité et un freinage impressionnants, surtout pour une voiture de 2 tonnes, et se permet même de consommer moins que les autres, le tout avec une sonorité telle

que l'on finit par aimer emprunter des tunnels ! Tout cela est la résultante d'une multitude d'éléments empruntés à la Série 7 (trains roulants, roues arrière directrices, barre antiroulis active...). Les prestations se veulent très haut de gamme, le tarif aussi. Mais en regardant les concurrentes, toutes excepté la Jaguar XK, affichent des sommes bien au-delà des 112100 euros demandés pour notre 650i Cabriolet.