

BMW i5 M60 : la Série 5 100 % électrique !

La Série 5 est la BMW la plus vendue dans le monde. Quand le constructeur lance une nouvelle génération, il n'a pas le droit à l'erreur. Voyons ce que vaut ce tout nouveau cru 100 % électrique.

1972, c'est l'année de lancement de la BMW Série 5 (et de l'inauguration du siège avec sa tour faite de 4 cylindres). Ce numéro va d'ailleurs être le premier à créer une hiérarchie au sein de la gamme du Munichois par la suite (Série 3, 7, puis 6 et les autres au cours des années 2000). La série 5 est une véritable success story. En 2022, plus de 12 millions de Série 5 avaient été produites dans le monde. Cette voiture fait encore aujourd'hui partie des 30 voitures les plus vendues. Pas dans en France toutefois mais BMW y est leader sur les marques premium.

Aussi longue qu'une Série 7 d'il y a 20 ans !

En regardant cette nouvelle Série 5, il faut reconnaître à cette nouvelle berline un dynamisme inédit depuis fort longtemps. Suivant une sorte de coutume, le design de cette voiture n'a pas beaucoup évolué depuis 20 ans. Aujourd'hui, elle force le trait avec des angles plus francs que jamais, une ligne très plongeante pour une berline, le tout renforcé par un porte-à-faux très réduit à l'arrière. Elle mesure tout de même 10 centimètres de plus que la précédente Série 5 ce qui en fait non seulement la plus longue de son histoire (5,06 mètres) mais, de surcroît, elle égale à 2 centimètres près la Série 7 de 2002 (celle qui inaugurait le système i-Drive, en plus de quelque 200 autres brevets). Il s'agit donc d'une grande berline qui se veut, bien entendu, très spacieuse à son bord.

Une « petite » Série 7

Une fois à bord, notamment à l'arrière, on obtient effectivement un volume pour les jambes digne d'une Série 7 d'il y a 20 ans ! C'est une bonne chose d'autant que le confort et la finition sont tout simplement au top. En s'installant à l'avant, on retrouve beaucoup l'ambiance que l'on a dans la récente Série 7. La planche de bord est assez épurée et soulignée par un bandeau de type cristal qui peut changer de couleur en fonction de l'ambiance et du mode de conduite souhaité. La double dalle de plus de 27 pouces vient surligner l'ensemble. L'effet est efficace, les matières très haut de gamme. Bref, même si beaucoup de boutons ont disparu, on conserve la molette centrale et certains éléments pour un accès direct aux informations, donc on reste dans une "vraie" BMW. Si le menu de l'écran central peut paraître un peu trop compliqué, car il y a beaucoup trop d'applications qui y figurent pour pouvoir se repérer facilement en conduite, on peut choisir les items les plus utilisés pour les regrouper à l'écran. Une belle évolution du système. Pour le reste, le confort est vraiment au rendez-vous grâce à des sièges aux multiples réglages. Même le volant avec sa jante large est un vrai plaisir en prise en main.

Répondre à toutes les demandes

BMW nous a proposé l'essai de la version i5 M60 qui représente aujourd'hui le haut de gamme de la série. Elle est 100 % électrique et aligne 601 ch avec ses 2 moteurs implantés au niveau des essieux

avant et arrière. Avant de prendre le volant de ce vaisseau amiral, sachez tout de même que la Série 5 est aussi disponible en version essence et diesel hybrides pour les gros rouleurs. Moteurs 4 cylindres et 6 cylindres en ligne, tout sera lancé progressivement et même une future M5. Mais pour l'heure, place au voltage ! Deux versions 100 % électrique de la Série 5 (i5) sont prévues pour le lancement. La nôtre est de loin l'une des plus puissante de l'histoire puisqu'elle égale la précédente M5. Seule différence, elle n'émet aucune particule et surtout aucun bruit.

Agile comme une urbaine

Côté accélération de cette électrique les 100 km/h sont atteints en 3,8 secondes. Là, effectivement, on se croirait dans une M5, mais la comparaison s'arrêtera là car il ne s'agit pas d'une sportive. Cette i5 M60 fait partie de ces grandes berlines pour se rendre le plus efficacement possible d'un point A à un point B, le tout avec un haut niveau de confort. Même sur de petites routes très sinueuses, ce modèle de près de 2,4 tonnes se permet d'être hyper agile. Les raisons sont nombreuses : un calculateur réparti en permanence le dosage de puissance entre les deux moteurs électriques. L'action se fait automatiquement, sans que le conducteur ne sente quoi que ce soit. Les roues arrière sont directrices. Ce n'est pas une première pour une Série 5, mais le résultat rend la voiture très efficace sur route et ultra maniable en ville pour les manœuvres. Bien sûr, on peut d'ailleurs et surtout rouler à allure raisonnable et sans utiliser la fonction Boost qui offre le maximum des moteurs durant quelques secondes. Le comportement de cette voiture est très agréable en toutes circonstances et le silence de fonctionnement permet d'apprécier au mieux les systèmes audio embarqués, surtout s'ils sont signés Bowers&Wilkins. Côté autonomie, il ne faut pas s'attendre à une équivalence à une Série 5 thermique c'est certain. Comptez un peu moins de 400 km en hiver. Mais sa recharge est efficace, notamment sur une borne Ionity (20 min pour passer de 38 à 90 %) avec lesquelles le constructeur vous offre 1 an d'abonnement et de recharge...