

Article écrit par Nicolas HEIDET le 10 juillet 2014

BMW M4 : l'esprit toujours présent

Le nom change ! Le nouveau coupé M3 s'appelle désormais M4. Bien entendu, BMW ne s'est pas contenté de changer uniquement son nom. À vrai dire, tout change, sauf l'esprit, résolument sportif.

Et de 5 ! BMW lance la 5e génération de M3 mais aussi la M4. Pour simplifier, la M3 c'est désormais uniquement une berline, voire un break alors que la M4 n'est autre que le coupé et vient donc remplacer l'ancien coupé M3. Au fil des générations, la M3 n'a cessé d'évoluer allant du moteur 4 cylindres, en passant par plusieurs générations de 6 cylindres pour arriver à un bloc V8. À ce petit jeu, BMW s'aligne sur ses concurrents et n'entend pas ici faire dans la surenchère. Avec la nouvelle génération de M3/M4, le bavarois revient à un bloc 6 cylindres en ligne sauf qu'il est désormais dopé par 2 turbos. Une recette que l'on connaît bien chez BMW puisqu'elle est désormais valable pour la quasi-intégralité de la gamme qu'elle soit essence ou diesel.

PLUS RAPIDE, MOINS POLLUANT

Ce moteur 3,0 litres a été totalement revu. Grâce aux deux turbos, on obtient une puissance de 431 ch et un couple de 550 Nm disponible dès 1 850 tr/mn. D'origine, la belle est livrée avec une boîte mécanique à 6 rapports, mais il est possible, moyennant 3 950 euros tout de même, d'ajouter la boîte DKG (double embrayage à 7 rapports). Cette boîte permet non seulement d'améliorer les performances de quelques dixièmes mais, en plus, elle fait chuter le CO2 et la consommation. Après avoir appuyé sur le bouton pour démarrer, on retrouve un son assez rauque à l'extérieur, mais finalement presque discret à bord. En fonction du mode de conduite choisi, on obtient immédiatement une voiture très réactive qui permet d'être à 100 km/h en 4,1 secondes seulement. Sur le papier, on parle ici de la BMW la plus rapide à cette épreuve puisque la M5 ne fait, jusqu'à preuve du contraire, pas mieux. À ce niveau-là, la berline M3 et le coupé M4 viennent tout simplement se frotter à une concurrente tout aussi Allemande, la Porsche 911 dont la version Carrera S dotée du même type de boîte affiche strictement le même chiffre sur le 0 à 100 km/h. D'ailleurs, si l'on parle de consommation, c'est un peu la même histoire mais avec 8,3 litres annoncés en moyenne, BMW fait non seulement mieux que Porsche, mais surtout fait baisser la consommation de 25 % par rapport à la précédente génération de M3. Bien entendu, la comparaison doit forcément s'arrêter là puisqu'une 911 demeure une 911. Notre M4 bénéficie également d'une suspension pilotée facturée un peu moins de 2 000 euros et qui offre une liaison au sol ultra redoutable. La voiture bénéficie même d'un programme permettant de laisser dériver la voiture sur circuit tout en faisant fumer le train arrière et en gardant un filet de sécurité pour éviter les travers. De quoi permettre à un bon père de famille de se prendre pour un pro du drift assez rapidement.

FACILE À VIVRE

Mais au-delà d'imaginer faire partie du casting du prochain Fast and Furious, rouler dans cette nouvelle M3 permet aussi d'obtenir une vraie familiale avec un vrai coffre (480 litres) alors que celui du coupé M4 est réduit de 35 litres au même titre que l'espace dédié aux 2 places arrière. Dans les deux cas, on obtient surtout des voitures très faciles au quotidien et qui font presque oublier la bestialité de leur moteur. Il demeure que leurs lignes qui, même proches des Série 3 et Série 4, semblent presque sculptées dans ces deux livrées plus sportives. Pas de quoi passer inaperçu à vrai dire, mais il faut reconnaître à ces deux voitures, une absence de faute de goût.