

Article écrit par Nicolas HEIDET le 10 décembre 2011

BMW M5 : Diabolique

Diabolique, un terme parmi bien d'autres pour qualifier une berline routière haut de gamme capable d'emporter confortablement 5 personnes aussi vite que la prochaine génération de Porsche 911.

Cela fait 25 ans que BMW et sa filiale Motorsport ont lancé la M5. L'idée de départ était de proposer une berline familiale offrant une sportivité hors du commun tout en restant assez discrète esthétiquement. C'était en 1984, cette toute première M5 renfermait un 6 cylindres en ligne de 286 ch capable d'atteindre 100 km/h en 6,5 secondes. A titre de comparaison, une Porsche 911 3,2 litres de l'époque affichait 6,4 secondes à la même épreuve.

Sur 4 générations, la M5 s'est écoulée à plus de 55 000 unités dans le monde. Même si cela ne témoigne pas d'un raz de marée, pour une voiture de cette catégorie, c'est un vrai succès. Pour la 5e génération de M5, BMW n'a pas souhaité trop en faire esthétiquement. On retrouve tout naturellement la ligne de la Série 5 mais avec quelques détails qui la rendent plus agressive. C'est le cas de la jupe avant redessinée ou encore des jantes spécifiques, sans oublier les ouïes latérales et les 4 sorties d'échappement. A bord, on retrouve également la Série 5 mais avec davantage d'équipements ainsi que quelques détails comme les sièges avant plus enveloppants, le volant plus épais doté de surpiques ou encore les inserts en aluminium torsadé.

Dans le détail, on remarque la présence de boutons supplémentaires près de la commande séquentielle de la boîte à double embrayage permettant de gérer indépendamment sur la suspension, la direction, la gestion moteur ou encore la rapidité de la boîte. On retrouve d'ailleurs deux touches au volant permettant de paramétrer deux possibilités de conduite (notre logique fut Confort pour la première et Sport + pour la seconde). Après un bref appui sur la touche Start, le V8 placé à l'avant se fait connaître. Il s'agit d'un bloc 4,4 litres biturbo de 560 ch. Un moteur qui ne demande qu'à monter dans les tours mais pour le moment, nous optons pour le mode Confort afin d'emprunter les routes ralliant Séville à Ronda près du circuit d'Ascari, notre destination.

En utilisation courante, cette M5 offre un confort assez difficile à égaler. Le moteur et la boîte avancent ce qu'il faut de répondant tout en invitant à forcer l'allure, le régulateur de vitesse devient alors indispensable. La suspension dont le raffermissement trahit quelque peu le côté sportif de cette berline ne dégrade pas pour autant le côté salon roulant de la voiture. Ça y est nous y sommes ! Dès le briefing effectué, nous basculons en mode Sport + . Dans ses conditions, le moteur, la direction et la boîte, sans oublier la suspension, transforment notre berline en vraie sportive (les systèmes d'aide à la conduite sont quasi off). L'aiguille du tachymètre se révèle alors aussi rapide que celle du compte-tours, les 100 km/h sont avalés en 4,4 secondes, puis 7,6 secondes après, les 200 km/h sont expédiés non sans avoir fait patiner le train arrière au passage du 4e rapport à 165 km/h. Cette M5 devient plus raide, plus franche du train avant, mais aussi beaucoup plus joueuse de l'essieu arrière. Car au-delà de plisser le bitume, cette BMW offre surtout l'avantage d'être très saine sur la piste à l'image des meilleures GT actuelles.

Durant cette demi-journée de circuit, notre M5 n'a jamais montré de faiblesse de freinage malgré la cadence infernale que nous lui avons mis. Cadence qui ne nous a pas permis d'afficher la moyenne

annoncée par le constructeur 9,9 litres (un record pour une telle puissance) mais qui au moins nous a permis d'accéder au rêve de tout passionné automobile : pousser une M5 dans ses derniers retranchements en toute sécurité ☐ croyez-nous, ça fait du bien !

Pour finir avec le tarif. 117 000 euros, c'est ☐ normal pour de telles prestations. Actuellement, seule la E63 AMG de Mercedes rivalise pour quelques milliers d'euros de plus ☐ Et pourquoi pas un petit duel dans un prochain numéro ?