Article écrit par Nicolas HEIDET le 10 mai 2012

BMW Série 5 Hybrid : La bonne voie

Après les Série 7 et X6 hybrides, BMW descend en gamme avec une Série 5 utilisant un nouveau système plus accessible et moins polluant.

Il y a bientôt 2 ans, nous prenions le volant du X6 Active Hybrid. Un gros SUV au look de coupé doté d'un système hybride assez haut-de-gamme. Il s'agissait en effet d'un moteur V8 bi turbo accouplé à deux moteurs électriques.Avec une puissance cumulée frisant les 500 ch, on obtenait certes un véhicule performant mais en matière de consommation, il n'y avait pas vraiment de quoi sauver la planète. D'ailleurs, BMW a décidé de supprimer l'engin du catalogue pour laisser la place à des véhicules plus sobres. En attendant la Série 3 Active Hybrid, c'est la Série 5 qui hérite d'un système hybride.

De l'extérieur, c'est bien logique, rien ne change sur cette berline. On note juste l'adoption de jantes spécifiques assez petites (seulement 17 pouces !) et tout simplement le logo “Active Hybrid 5” suffisamment implanté pour être vu. L'habitacle n'affiche rien de nouveau non plus. On retrouve tout naturellement l'ambiance de la Série 5 avec sa présentation classique et efficace mais aussi une ergonomie tenant de la perfection. En jetant un coup d'œil sur le coffre, on s'aperçoit qu'il manque du volume. Il perd en effet 145 litres pour revendiquer 375 litres au total. Cela est dû à la présence des batteries dédiées au moteur électrique. Cette présence a également le désavantage de supprimer la trappe à ski et la possibilité de rabattre la banquette arrière. Mais qu'on se rassure, en regardant ce que proposent les concurrents de chez Lexus et Infiniti, le coffre garde une contenance tout à fait suffisante pour une berline routière.

Plus à l'avant, on retrouve le moteur 6 cylindres en ligne 3,0 litres essence doté d'un double turbo. Il affiche toujours 306 ch et se voit adjoint d'un moteur électrique implanté dans le carter de boîte. Ce dernier délivre 55 ch ce qui permet d'obtenir une puissance moyenne de 340 ch. Contrairement à certains concurrents, ces deux moteurs n'agissent que sur les roues arrière ce qui permet de garder un comportement homogène vu la charge de couple : 450 Nm dès le démarrage. Et justement, plutôt que de s'offrir un 0 à 100 km/h en moins de 6 secondes, l'idée au démarrage est de se concentrer sur le mode tout électrique. Durant 4 kilomètres et jusqu'à 60 km/h, notre Série 5 va pouvoir avancer uniquement grâce à l'électricité. Comme toujours dans ce cas de figure, aucune émission de CO2 et aucune consommation de carburant durant ce laps de temps. Une fois que les batteries sont vides, le moteur essence prend le relais afin de les recharger. Comme pour les autres Série 5, on bénéficie d'un système de gestion dynamique de la conduite allant du mode plus confortable au plus sportif. La nouveauté que la Série 1 inaugurait il y a quelques mois, c'est le mode Eco Pro. Le principe est d'utiliser tous les organes de la voiture afin de consommer le moins possible. C'est bien entendu avec ce mode que l'on obtiendra le plus de résultat avec d'ailleurs un petit compteur indiquant le nombre de kilomètres gagnés grâce à ce mode. Autre nouveauté sur notre berline, le système hybride est couplé au GPS. Si on est sur une route de campagne et que la destination choisie est dans un centre urbain, le système hybride va optimiser le rechargement des batteries en vue d'une utilisation urbaine donc électrique. A l'inverse, si on se trouve sur une route de montagne. Lors d'une montée de col, le système hybride va employer toutes les ressources des batteries sachant qu'une importante descente est prévue juste après sur l'itinéraire permettant de les recharger plus facilement. En

somme un système hybride qui anticipe l'utilisation de la voiture en utilisant le GPS, c'est une première mondiale. En fait le seul bémol de cette Série 5, c'est que les 340 ch de son système donnent aussi envie de forcer l'allure, plus précisément lors qu'on a la chance de l'essayer dans le sud de la Corse, hors saison. Ne pouvant pas embarquer le système de correction d'essieu arrière ainsi que la direction agissant sur les roues arrière, notre Série 5 n'offrira pas autant d'agilité dans les enchaînements. Mais globalement, le comportement demeure suffisamment sain.

Pour finir, le tarif est situé à 69 000 euros pour la version de base représentée par la finition Luxe ou 6500 euros de plus pour la version Excellis encore mieux équipée. L'addition reste salée mais rendons-nous à l'évidence: au-delà des prestations, la technologie embarquée ici fait mieux que tous les autres...