

BMW 740e iPerformance

Un mariage à trois réussi...

Etre invité à essayer une auto peu banale, c'est clair, le groupe Discar avait sonné à la bonne adresse !

326ch avec un rejet de co2 de 45g/km alors que pour l'année 2012 la Smart Fortwo mhd 71 annonçait 97g /km, cela mérite une mise à jour de mes modestes connaissances techniques.

Parvenir à conjuguer la technologie, le confort et une éco-performance cela relève d'un exercice de sorcellerie dans la meilleure école, à Poudlard évidemment.

A la remise des clés, enfin ce qu'il en reste, l'auto se la joue à la fois massive (5,10m en longueur et 1,90 m en largeur) et pourtant reste fluide.

Après le tour du propriétaire (momentané malheureusement), les recommandations d'usage simplifiées.

Prise en mains royale, voire impériale, montée sur l'autoroute toute proche et GAZ KW, oui car la 740e est bien hybride.

L'ergonomie intérieure est de premier plan, voir supérieure à certaines références anglaises.

Une mention particulière à l'affichage tête haute très large, ce qui permet une lecture complète de tous les éléments nécessaires.

Un invité dans l'équipement que j'apprécie particulièrement : Mr Harman Kardon.

La liste d'options et pack est comment dire.... aussi longue qu'une nuit polaire.

Mais bonne nouvelle, les modèles BMW lperformance sont dotés d'une suspension pneumatique sur les deux essieux associés à un correcteur d'assiettes automatique.

C'est clair, la marque aux chevrons a trouvé sa nouvelle référence.

Les batteries étaient chargées et donc les 326cv cumulés sont là et bien là. La montée sur Francorchamps est magique, aucun à coup à la boîte de vitesse.

Le moteur thermique, un petit deux litres de seulement 258ch dès 5000 tours, et 400 NM de 1150 à 4400 rmp (excusez du peu), offre un rendement parfait, surprenant.

Pour diminuer son poids (1900 kg), la 740e fait appel à des matières plastiques renforcées par de la fibre de carbone.

Le volume du coffre : il n'est pas très haut dû à l'emplacement du réservoir de carburant, mais malgré tout profond soit 420 dm3.

A propos du réservoir, il n'y a pas de miracle. C'est une automobile et non une camionnette. Pour le volume à disposition il est de seulement 47 litres.

La consommation mixte est de 5 litres/100 km (très bien) et en mode thermique 8 litres/100 km. Ceci reste, au vu du gabarit très remarquable.





En mode tout électrique notre autonomie fond comme une glace sur les plages de Copacabana. Grave? Non je ne pense pas. Et pourquoi ?

Le véhicule tracte un message du politiquement correct. Je me permets de cultiver un doute de la recharge régulière pour rouler en Full électrique malgré une autonomie de près de 50km. Sur le secteur domestique, la recharge complète se réalise en moins de 4 heures. Pour une BMW i Wallbox cela prend moins de trois heures. C'est déjà ça !

A l'heure d'écrire mon article, il est appréciable d'obtenir une déduction fiscale de 100% pour les entreprises en Wallonie.

Si votre entreprise est basée en Flandre il n'y a pas de TMC dans notre cas de figure, car l'émission de CO² est de moins de 50g/km. Et je n'ose même pas vous annoncer la suite des avantages au nord du pays.... bref la logique fiscale d'un pays d'à peine 300 km de long ! Mais cela est un autre débat.

Conclusion : un véhicule performant et sécurisant dans un luxe sans faille.

Suivant votre attente et votre budget, un essai s'impose.

