



**LA NOUVELLE BMW i3 NON-CONFORMISTE REDONNE DE L'ÉLAN À LA VOITURE ÉLECTRIQUE. DESIGN ORIGINAL, RANGE-EXTENDER EN OPTION, EXCELLENTE PERFORMANCES ROUTIÈRES, TOUT CECI REND LE VÉHICULE DES PLUS ATTRAYANTS. LE TEST DU TCS A MIS À L'ÉPREUVE SES QUALITÉS ROUTIÈRES AU QUOTIDIEN.**

#### Positif

- Très bonnes performances routières et basse consommation
- Plus grande autonomie avec range extender
- Niveau sonore et confort
- Matériaux et finition de qualité supérieure
- Nombreuses assistances à la conduite (options)
- Rayon de braquage minime

#### Négatif

- Système de récupération d'énergie nécessitant une accoutumance et non-réglable
- Accès et ouverture des portes arrière compliqués
- Politique des prix des options
- Garantie des batteries seulement de 3 ans
- Large montant avant gênant la visibilité
- Temps d'accoutumance pour utiliser les instruments

#### Présentation

La BMW i3 est aussi extravagante de l'extérieur que de l'intérieur. La voiture électrique de BMW passe difficilement inaperçue. Des pneus étroits de 19 pouces, une ligne de carrosserie latérale particulière, des portières à ouverture opposée ou bien l'absence d'ouvertures pour le radiateur à l'avant sont très inhabituels.

#### Habitacle

L'intérieur de la BMW i3 est de loin peu conventionnel. Le grand espace à l'avant donne l'impression d'être dans un minivan. En lieu et place du classique compteur de vitesses, les informations sont affichées sur un écran de contrôle central. Les matériaux sont en cuir clair, en bois ou en composites à base de fibres. L'accès à l'arrière est compliqué en raison des portières s'ouvrant à l'opposé et les vitres arrière ne s'ouvrent pas. Le volume du coffre de seulement 260 litres est très modeste. Heureusement, les sièges arrière sont rabattables, permettant d'obtenir ainsi une grande surface plane. La manipulation des instruments est inhabituelle et demande un temps d'accoutumance. Par contre, le système multimédia iDrive Touch Controller, déjà connu sur d'autres modèles BMW, est d'utilisation aisée.

#### Confort

En matière de confort, la BMW i3 est au top. Le niveau sonore de l'habitacle, avec 69 dB(A) à 120 km/h, est faible. Le confort de marche est agréable, malgré des suspensions assez dures. Des assistants en partie en option comme le régulateur adaptatif de vitesse, le système de navigation indiquant les stations de recharge électrique, le système de freinage d'urgence tout comme la climatisation à l'arrêt et le chauffage auxiliaire sont des aides bien utiles. Les sièges sont confortables mais manquent un peu de maintien. L'équipement de base n'est que satisfaisant et de nombreuses fonctionnalités doivent être commandées en option.



1



2



3



4

1 Excellente finition et matériaux spéciaux mais de qualité supérieure dans l'habitacle.

2 La portière arrière ne peut être ouverte que si la portière avant l'est également.

3 Plancher du coffre surélevé à cause du moteur à propulsion arrière mais une surface de chargement plane est possible.

4 Système multimédia ultramoderne avec système de navigation affichant les stations de recharge électrique.

### Performances

Les performances routières de la BMW i3 sont impressionnantes. Le moteur synchrone électrique de 170 ch/125 kW accélère en 7,5 secondes sur 100 km/h, malgré un poids de 1475 kg. C'est encore plus impressionnant avec le couple permanent de 250 Nm. L'avantage de la BMW i3 électrique est qu'elle est dotée d'une boîte à un seul rapport et une marche arrière. L'autonomie mesurée lors du test est de 130 km, avec le range extender elle peut être prolongée de 160 km.

### Qualités routières

Selon BMW, les qualités routières de l'i3 conviennent parfaitement pour la ville, ce qui est prouvé par son rayon de braquage minimale de 9,8 m et les porte-à-faux réduits. Sur les routes de campagne, le véhicule de test a une conduite agile et maniable mais à tendance au sous-virage, ce qui est inhabituel pour une propulsion arrière. L'autoroute n'est pas le domaine de prédilection de la BMW i3. La direction directe réagit très nerveusement à la moindre correction et de plus, la consommation est très élevée.

### Sécurité

L'équipement de sécurité de la BMW i3 est très bon. Pourtant, la visibilité circulaire pourrait être meilleure, en particulier le très large montant A qui est considérablement gênant.

### Particularités

La structure de la carrosserie de la BMW i3 est totalement en matière plastique renforcée de fibre de carbone. Les composants du châssis et de la propulsion sont en aluminium. C'est ce qui explique que la BMW i3 pèse seulement 1475 kg malgré une batterie de 22 kWh.

## DONNÉES TECHNIQUES

### Moteur

Cylindrée	647 ccm
Cylindres	2
Soupapes par cylindre	4
Suralimentation	non
Puissance max.	125 kW
Couple max.	250/1'900 Nm/trmin

### Transmission

Boîte à vitesses	a1
Traction	arrière

### Carrosserie

Type de carrosserie	berline
Poids à vide sel. construct	1390 kg
Charge tractable max.	— kg
Volume du coffre petit	260 litres
Volume du coffre grand	1100 litres

### Garantie

Garantie d'usine	3 ans/100'000 km
Garantie mobilité	5 ans
Garantie antirouille	12 ans (sous conditions)

### Prix

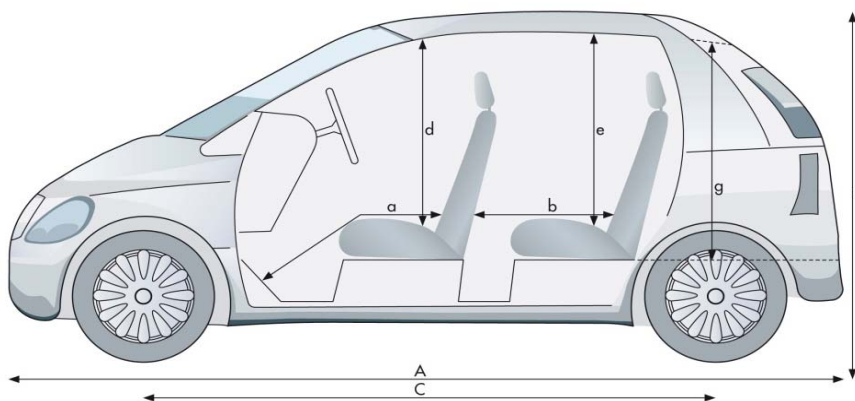
Prix de base	46900 CHF
Prix du véhicule de test	63680 CHF

### Accessoires (extrait)

- Design intérieur Lodge
- Paquet confort advanced
- Paquet assistance au stationnement
- Assistance Driving Plus
- Peinture métallisée

Pneu du véhicule de test	155/70R19 175/60R19 Bridg.
--------------------------	----------------------------------

Dimension minimale	av: 155/70R19 ar: 175/60R19
--------------------	--------------------------------



a de/à 91 cm/113 cm

b de/à 55 cm/79 cm

d 105 cm

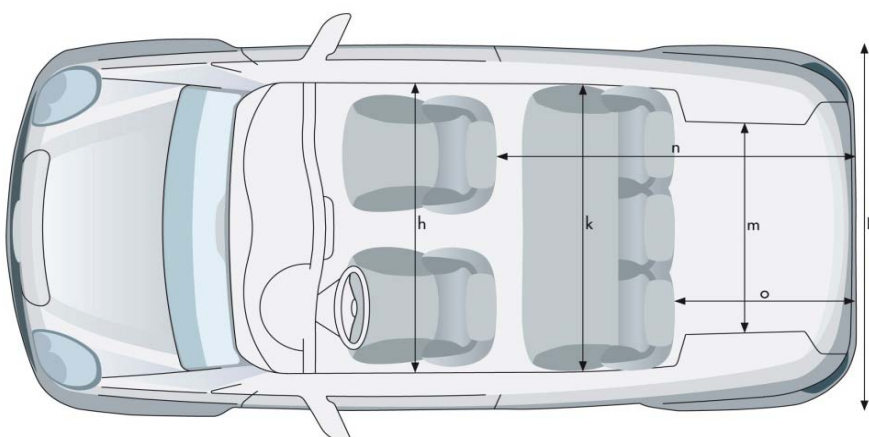
e 92 cm

g 66 cm

A 400 cm

B 156 cm

C 257 cm



h 141 cm

k 131 cm

m 103 cm

n 143 cm

o 73 cm

D 178 cm

## DONNÉES DU TEST

### Puissance du moteur

Mesure TCS	123.7 kW
Ecart avec le constructeur	-1.3 kW

### Ecart d'affichage du tachymètre

à 60 km/h	63 km/h affiché
à 80 km/h	84 km/h affiché
à 100 km/h	104 km/h affiché
à 120 km/h	124 km/h affiché

### Poids

Poids à vide du véhicule testé	1475 kg
Ecart avec le constructeur	+85 kg
Charge du véhicule de test	255 kg

### Accélération 0 - 100 km/h

Constructeur	7.9 s
TCS	7.5 s

### Elasticité (mode «D»)

60 - 100 km/h	3.6 s
80 - 120 km/h	5.6 s

### Ecart avec le compteur kilométrique

Affichage véhicule	2'000 m
Valeur mesurée	1994 m
1000 m effectifs sont	1006 m tachymèt

### Freinage

(moyenne de 10 freinages à 100 km/h)

Distance de freinage	36.4 m
Décélération moyenne	10.6 m/s <sup>2</sup>

### Rayon de braquage

(entre murs)

gauche	9.8 m
droite	9.8 m

### Insonorisation

à 60 km/h	58 dB(A)
à 80 km/h	62 dB(A)
à 100 km/h	66 dB(A)
à 120 km/h	69 dB(A)

### Coûts

Tarif horaire selon OFS	CHF 145.-
Service gratuit	10 ans
	100 000 km

### Service selon constructeur

20000 km
24 mois

### Coût total pour services

(à 15'000 km/an)	
jusqu'à 180'000 km	CHF —

### Frais d'exploitation

à 10'000 km/an	—
à 15'000 km/an	—
à 30'000 km/an	—

### Environnement

Consommation l/100km (1999/100/EG)			
	électrique	essence	équivalent essence
usine	11.5	0.6	1.9
TCS	—	—	—

### Consomm. du test

1.8 l/100 km
+14,2 kWh/100km

### Emissions de CO<sub>2</sub>

usine	13 g/km
TCS	—
moyenne suisse	148 g/km
étiquetteEnergie	A

### Visibilité circulaire

Stationnement	avant	2.05 m
	arrière	3.60 m
Visibilité	avant	3.84 m
	arrière	6.60 m

## APPRÉCIATION TCS

Équipement	★★★★☆
Équipements sécurité	★★★★☆
Coût des services	
Insonorisation	★★★★★
Visibilité circulaire	★★★★☆

Freinage	★★★★★
Consommation usine	★★★★★
Consommation au test	
Consommation véh. testé	★★★★★

## TABLEAU COMPARATIF

	BMW	CITROËN	NISSAN	RENAULT
	<b>i3 Rex</b>	<b>C-Zero EL Séduction</b>	<b>Leaf EL Tekna</b>	<b>Zoe EL Intens</b>
<b>Prix (CHF)</b>	46'900.–	33'600.–	43'190.–	37'700.– (1)
<b>Cylindrée (cm<sup>3</sup>)</b>	0 (647 Rex)	0	0	0
<b>Puissance (kW/CV)</b>	125/170	49/66	80/109	65/88
<b>Couple max. (Nm/Umin)</b>	250/1'900	185/2'490	280/2'730	220/250
<b>Consommation 1999/100/CE (l/100km)</b>	13.5 (2)	13.5(2)	15.0(2)	14.6(2)
<b>Bruit intérieur à 120 km/h (dBA)</b>	69	72	68	71
<b>Frais kilométriques (CHF/km) <sup>(3)</sup></b>	–	0.60	0.69	0.62
<b>Appréciation coûts des services <sup>(4)</sup></b>		★★★☆☆	★★★★☆	★★★★★
<b>Test Touring (numéro/année)</b>	9/2014	10/2011	20/2011	14/2013

(1) inclus 10 ans de location des batteries (CHF 12'600)

(2) rendement énergétique donné par l'importateur

(3) à 15'000 km/an

(4) total des coûts sur 180'000 km à 15'000 km/an