

Essai auto

Texte et photographies :
Ignace de Witte
(www.vroum.info)

Alors que ses trois concurrentes directes sont en 4 roues motrices (Jaguar i-Pace, Audi e-Tron et Mercedes EQC), BMW a fait le choix de la propulsion pour son premier SUV 100% électrique, pour gagner en autonomie, simplification mécanique et tarif (69.900 € à La Réunion, 69.950 € en France métropolitaine).



La batterie Lithium-ion permet de récupérer 100 km d'autonomie en 10 minutes et 80% de la charge complète en 34 minutes.

exemple, la calandre est obturée à deux tiers, le tiers restant étant équipé à l'arrière de volets qui règlent l'admission d'air en fonction de la température, ceci dans le but d'améliorer le CX : il est de 0,29, une valeur plutôt

bonne pour un SUV. Mais si on y regarde de plus près (en clair, si on se met à quatre pattes), le châssis a quand même été bien modifié, pour boulonner le pack de batteries sous le véhicule et conserver une bonne garde au sol (179 mm) et pour positionner un berceau avec l'ensemble moteur-réducteur-différentiel directement sur le train arrière (comme Tesla). D'ailleurs, officiellement, cet X3 à pour type G08 alors que son homologue thermique a pour type G01. Le moteur étant sur le train arrière, forcément, sous le capot avant, on ne trouve pas grand-chose : quelques boîtiers électroniques et le radiateur pour refroidir les batteries. BMW aurait pu facilement



**BMW iX3 LUXURY (G08)
PURE PROPULSION 100% ÉLECTRIQUE
A FAIRE SOURIRE
GRETA THUNBERG !**

aménager un coffre de rangement dans l'espace vide, pour ranger les câbles de recharge par exemple. Ce grand vide à l'avant explique que le iX3 s'éloigne de la répartition des masses 50-50 qui caractérise les BMW thermiques : on est ici avec 43% du poids sur le train avant et 57% sur l'arrière. Mais ce vide ne va pas le rester longtemps car BMW développe des versions xDrive (4 roues motrices), sur la même plateforme, en plaçant simplement un second moteur sur le train avant, qui va : 1/ remplir le vide, 2/ permettre de retrouver la sacro-sainte répartition 50-50 et 3/ offrir des performances comme on les M !

Si vous mettez le pied au plancher, attendez-vous à quelque chose de violent !

La batterie de la BMW iX3 pèse 518 kg, soit presque 25% du poids total du véhicule. Son positionnement sous le véhicule permet d'abaisser le centre de gravité de 74mm par rapport à un X3 thermique. La batterie a une tension de 400 volts et une capacité de stockage de 80 kWh brut et 74 kWh net. Cette batterie Lithium-ion accepte une recharge rapide de 150 kW (DC), qui permet de récupérer 100 km d'autonomie en 10 minutes et 80% de la charge complète en 34 minutes. L'iX3 est en tous cas très facile à prendre en mains, on s'y trouve tout de suite comme chez soi, du moins après la longue opération de synchronisation de son téléphone portable avec le système embarqué. On notera que l'iX3 fonctionne avec Apple Car Play et maintenant aussi avec Android Auto. Bien que notre essai du X3 thermique remonte à deux ans, nous avons retrouvé les mêmes sensations au volant : confort et sécurité (grâce à la position de conduite haute), avec le silence en plus. Si vous mettez le pied au plancher, attendez-vous à quelque chose de violent : les 400 Nm de couple sont disponibles dès le 1er tour/minute ! L'iX3 pèse 2285 kg mais son poids se fait oublier car les suspensions font un boulot

Les jantes de 20 pouces sont faites d'un alliage spécial, 15% plus légères qu'auparavant.



remarquable, même avec les jantes de 20 pouces de notre modèle d'essai. Elles sont faites d'un alliage spécial, 15% plus légères qu'auparavant. Au final, BMW met ses clients devant un choix cornélien : l'excellent X3 est disponible en version essence, diesel, hybride

rechargeable et full électrique, chacun avec ses avantages et ses inconvénients ! Mais une tendance se dessine quand même en faveur de l'électrique, en raison des différentes politiques d'incitation. BMW prévoit que l'électrique va représenter 50% de ses ventes en 2030.