

► AUTOMOBILE



Légerement plus compact que le X1 – 4,36 m, contre 4,44 m –, le X2 s'en distingue par une carrosserie à la fois plus ramassée et plus sportive.

d'autant plus facile à atteindre avec certains choix techniques. Pour rappel, la Série 2 Active Tourer lancée en 2015 à La Réunion a provoqué un vent de panique, pensez : un moteur 3 cylindres en position transversale et la traction avant, alors que pour la clientèle historique, une BMW digne de ce nom ne peut avoir qu'un moteur 6 cylindres en ligne, placé en position longitudinale avant et qui actionne les roues arrières (propulsion)!

Tout le monde s'est rassuré en se disant que la Série 2 Active Tourer était un monospace familial... Mais BMW a réitéré son coup de Trafalgar avec le nouveau X1 (F48) lancé fin 2015, avec, pour ménager les susceptibilités, une version xDrive (4 roues motrices), qui permet au moins d'évacuer le débat traction avant/propulsion. Le X2 reprend tous ces choix techniques jugés « révolutionnaires » par certains et confirme la volonté de BMW de réserver dorénavant les solutions mécaniques « nobles » à son haut de gamme.

Plaisir de conduire

Une chose n'est pas négociable quand on achète une BMW : le plaisir de conduire. De fait, la tenue de route du X2 est excellente, la direction précise et, grâce à une boîte automatique bien étagée, le 20d de notre modèle d'essai (un 4 cylindres de 190 chevaux) s'est montré agréable et même joueur.



Volant en mains, on retrouve un toucher de route typiquement BMW, une direction précise et constante et un train avant mordant.

Le diamètre des jantes va de 17 à 20 pouces, en fonction du niveau de finition (19 pouces sur notre modèle d'essai). Cela change l'esthétique mais cela joue aussi directement sur le confort : il sera plus ferme avec une dimension de jante plus importante, puisque l'épaisseur de pneu sera alors plus mince.