Essai

BMW I4 E-DRIVE 40

100% ÉLECTRIQUE

Roues de 19 pouces et Brembo rouge (options)

La marque allemande a construit sa réputation sur des modèles haut de gamme, animés par des moteurs à 6 cylindres en ligne, V8 et quelques V12, mais toujours thermiques. Pour conserver sa clientèle et, avec elle, réussir la transition énergétique, BMW devait impérativement proposer des modèles offrant toujours le même plaisir de conduite, mais en électrique.

L'i4 reprend la ligne fluide et élégante de la série 5 Grand Coupé.

Magnifique «planche de bord» entièrement digitale.

L'i4 arbore la nouvelle calandre verticale de la marque, mais comme c'est une électrique, elle est obturée aux deux tiers.

Les rampes de la Montagne sont un jeu d'enfant, grâce à ses 340 chevaux, sa suspension pneumatique sur le train arrière et sa direction précise.

Les ingénieurs allemands ont vraiment fait du bon boulot: les 340 ch du moteur électrique de l'i4eDrive 40 n'ont aucune difficulté à vous catapulter d'un virage à l'autre sur la route de la Montagne, sans jamais avoir besoin de mettre «pied au plancher». Son poids à vide (2050 kg) se situe entre celui d'une Série 5 et d'un X5 mais même en mode «sport», la consommation reste étonnamment raisonnable: nous avons quitté la concession Leal avec 94% d'autonomie et arrivés au Parc du Colorado, nous étions à 86%. Et comme on recharge en descente, nous étions à 88% revenus à la concession.

Un petit tour du côté de Sainte-Marie pour terminer la séance photo et nous étions à 84%, soit 10 % de moins qu'au départ. Comme nous avons parcouru 40 km, une rapide règle de trois permet d'estimer l'autonomie «dans la vraie vie» à 400 km, en mode « sport ». C'est plus qu'il n'en faut à La Réunion, où un tour complet de l'île ne fait jamais que 250 km.

Le gros avantage de l'i4 est que l'on peut profiter à fond des performances de sa BMW, sans se soucier du prix des carburants. Car l'i4 est sportive, en version e-Drive 40 comme celle de notre essai (5,7 sec le 0 à 100 km/h), et encore plus évidemment en version eDrive M50 (3,9 sec de 0 à 100). Pour ce chrono canon, la version M50 dispose de deux moteurs, un sur chaque essieu (c'est une intégrale), alors que la version de notre essai ne dispose que d'un seul moteur, heureusement positionné sur le train arrière, pour des sensations de pure propulsion.

En tous cas, une chose est maintenant sûre : BMW a réussi sa transition énergétique !