

## BMW Série 2 Gran Coupé

# Une compacte sportive et élégante

Pénalisée par un lancement en plein Covid, la petite bavaroise s'est écoulée à un peu moins de 5400 exemplaires dans l'hexagone. Aujourd'hui, la marque dévoile la 2ème génération et nous en laisse le volant en vallée de Chevreuse.

**L**a berline Série 2 Gran Coupé s'inspire largement de la Série 1 récemment renouvelée également. Elle en reprend la plupart des codes stylistiques surtout à l'avant. On y retrouve ainsi de nouveau projecteurs avec une signature lumineuse verticale. Le capot est plus plongeant et reçoit en son extrémité une nouvelle calandre qui, avec l'option BMW Iconic Glow, pourra voir son contour s'illuminer, maintenant que la législation le permet. L'ensemble de la face avant est plus bas et plus dynamique que la première génération. La longueur gagne 2 cm à 4,55 m, et si on compare à la Série 1, c'est près de 18,5 cm de plus que le coupé 4 portes propose... Sur sa ligne élancée, on apprécie toujours les portes sans encadrements de vitres, typiques de l'esprit coupé. La monte pneumatique pourra se faire sur des jantes jusqu'à 19 pouces (forgées sur M235). L'arrière de la compacte lui est propre et propose une malle (avec spoiler "M" sur M235 xDrive) qui s'ouvre sur un volume de 430 litres sur les versions non équipées de la micro-hybridation. Ces dernières (220 et 220d) se verront amputées par le volume de la batterie et se limitent à 360 litres de chargement. Le logo BMW voit son diamètre agrandi et les feux se parent également de nouveaux éclairages verticaux, faisant référence à l'avant. Si notre version extrême M235 xDrive exhibe fièrement ses 4 sorties d'échappements, les autres versions, plus sages, pré-

féreront les cacher sous le bouclier. Côté personnalisation, la marque à l'hélice propose plusieurs choix pour vous démarquer. Ainsi, les versions M Sport et M Sport Design habillent la carrosserie de jupes latérales spécifiques, d'une prise d'air surdimensionnée à l'avant et d'un diffuseur sportif à l'arrière.

### VIE À BORD

L'habitacle bénéficie d'une refonte et accueille, sur une dalle incurvée, deux écrans, un pour le combiné (10,25") et l'autre, tactile (10,7"), pour le multimédia. Sur ce dernier, le nouveau système d'exploitation BMW OS9 reçoit le QuickSelect qui permet d'accéder rapidement à des fonctions sans passer par nombre de sous-menus, limitant ainsi la perte de vigilance. Le réglage de la climatisation est également aisément accessible par un affichage en permanence des curseurs de température en bas d'écran. Parmi les nouveautés, on notera, dans un pack, un nouvel afficheur tête haute couleur, un guidage GPS avec réalité augmentée (l'image réelle s'affiche avec les flèches de directions, pour les ronds-points par exemple). Les nouveaux sièges, à réglages électriques et chauffants sur toute la gamme, voient leur confort amélioré en se passant désormais de cuir animal. Ils sont recouverts de tissu ou d'un similicuir nommé "Veganza" qui offre les mêmes caractéristiques que le cuir. Sur les versions plus sportives, on y ajoutera des touches d'Alcantara et, en haut de tableau, vous apprécierez les magnifiques sièges M Sport revêtus de rouge avec appuie-tête intégré. Les surpiquûres aux couleurs "M" peuvent être disséminés sur le volant et la planche de bord. On remarquera l'espace dégagé au niveau de la console. En effet, toute la gamme étant équipée exclusivement de la boîte Steptronic à 7 rapports, seul un petit contacteur fera office de levier de vitesse. Élégant et très intuitif. A l'arrière, une trappe à ski se trouve dans le dossier de la banquette fractionnable. Les aides à la conduite sont nombreuses avec les alertes de collisions piétons et cyclistes, l'avertisseur de sortie du véhicule en toute sécurité, l'assistant automatique de changement de voies ou encore le régulateur adaptatif avec détection des feux avec accord possible sur la lecture des panneaux. Toujours impressionnant, l'enregistrement des derniers mètres, appelé "Auto-Reverse" qui, en cas d'impossibilité de



demi-tour, dans une impasse par exemple, permet au véhicule de reproduire le parcours automatiquement en marche arrière sans l'aide du conducteur.

### SUR LA ROUTE

5 types de motorisations, dont une Diesel, peuvent prendre place sous le capot. En entrée de gamme, on trouvera la 216, 3 cylindres de 122 ch. Ensuite, place à trois versions micro-hybridées de 48 V, la 220, forte de 170 ch, combinaison de la puissance de 156 ch du 3 cylindres et de 20 ch du moteur électrique, et la 220d, un Diesel pour les gros rouleurs, qui offre 163 ch en mixant les puissances de 150 ch du 4 cylindres et toujours les 20 ch de l'aide électrique. Ces deux offres électrifiées seront au cœur des ventes grâce à un malus compris entre 0 et 310 € suivant la configuration des versions. Plus de puissance, tournez-vous vers le 223 xDrive. C'est alors 218 ch et 260 Nm qui seront dispo-

nibles via un 4 cylindres. Encore plus ? La M235 xDrive, qui coiffe la gamme, est faite pour vous. Dépourvue d'aide hybride, elle développe 300 ch "à l'ancienne" avec 400 Nm et un 0 à 100 km/h en 4,9 secondes. Rappelons que chez BMW, l'appellation xDrive indique que la puissance est dispersée sur les 4 roues. Notons que la version M Sport propose, comme sur la version M235 xDrive, une direction sport et une suspension abaissée de 8 mm. Celle-ci a bénéficié d'une correction que nous avons appréciée lors de notre traversée de la forêt de Rambouillet. La tenue de route n'est pas en reste avec une précision redoutable dans les courbes. Dès 39 150 € (216), 43 150 € (220 essence), 45 750 € (220d), 49 150 € (223 xDrive). Notre modèle M235 xDrive est affiché à 61 450 € auxquels il faut ajouter un malus qui peut grimper jusqu'à 35 800 €...

*L'essai complet et plus de photos sur [autoweekend.wixsite.com/drive](http://autoweekend.wixsite.com/drive)*

Texte / Photos © Thierry ANDRE

