

BMW 525d Touring



Un essai détaillé
de Bruno Godaert



La concurrence

Audi A6 Avant 2.5 V6 Tdi	38.000 €	4 m 80	163 ch
Citroën C5 Break 2.2 HDi Exclusive	29.550 €	4 m 76	136 ch
Honda Accord Tourer 2.2i CTDi Executive	29.680 €	4 m 75	140 ch
Jaguar X-type Estate 2.0D Sport	31.950 €	4 m 67	130 ch
Mercedes E Break 270 CDI	44.407 €	4 m 85	163 ch
MG ZT-T CDTi Plus	30.460 €	4 m 79	131 ch
Opel Omega Break 2.5 DTI Executive	39.600 €	4 m 90	150 ch
Renault Laguna Break 2.2 dCi Init.	34.650 €	4 m 70	150 ch
Saab 9-5 Estate 3.0 TiD Vector	39.700 €	4 m 81	163 ch
Volvo V70 D5 Kinetic	35.250 €	4 m 71	163 ch

La fiche technique

Longueur	4 m 84
Largeur	1 m 85
Hauteur	1 m 49
Empattement	2 m 88
Poids	1.675 kg
Coffre	500/1.615 dm ³
Pneus	225/55 R16 95 W
Réservoir	70 l
Moteur	6 cyl. en ligne
Cylindrée	2.497 cm ³
Puissance	163 ch (120 kW) à 4.000 tr/min
Couple	400 Nm à 2.000 tr/min
Transmission	arr.
Alésage-course	75,1 x 84 mm

A l'arrêt



Vous êtes, comme beaucoup, toujours sceptique en contemplant les coffres tarabiscotés des nouvelles berlines séries 7 et 5 ? Tenu par un impératif de fonctionnalité, le controversé designer maison n'est cette fois pas parvenu à gâcher la poupe de l'auto. Mieux encore : le compartiment à bagages est plus spacieux que dans la précédente version et possède un plancher parfaitement plan. Cache-bagages, filet de séparation, œillet d'arrimage et même une prise font partie de la dotation standard.

Sur la route



Il ne faudrait pas oublier qu'il s'agit d'une *béhème*, et, même au gazole, ça déménage ! Les performances sont plus que correctes, même si elles n'atteignent pas tout à fait les chiffres officiels publiés par le constructeur pour sa 177 ch qui, en Belgique, n'en fait plus que 163. Le 6 cylindres en ligne est très silencieux et son couple est impressionnant. Quant au comportement, il est de toute première qualité : les nombreuses aides à la conduite surveillent les écarts éventuels.

Porte-monnaie



Tout comme les Mercedes, les BMW sont chères à la base. D'autant que, pour bénéficier de la quintessence des options proposées, il faudra encore allonger quelques milliers d'euros supplémentaires. A l'inverse de son grand rival, BMW ne descend pas non plus en dessous d'une certaine puissance (163 ch), ce qui est pénalisant à la fois pour la TMC et pour la taxe annuelle de circulation.

FURIEUSEMENT

La foire aux bonnes idées

La période de formation des nouveaux gouvernements étant arrivée à terme, on ne peut pas écrire que beaucoup d'idées nouvelles aient fleuri en matière de circulation routière. Tant mieux, sans doute... On reparle de l'obligation d'utiliser ses phares durant la journée. Pour rappel, certains gestionnaires d'entreprises de transports en commun se sont livrés à des expériences concrètes en ce domaine : peut-on en connaître les résultats ? En d'autres mots, a-t-on observé réellement une diminution du nombre d'accidents impliquant des autobus en les rendant plus visibles ? Ne craint-on pas – comme le relèvent à juste titre les motards – qu'en imposant la mesure à tous les usagers, on en reviendra au statu quo ? N'oublie-t-on pas les vélos qui deviendraient dangereusement peu visibles ? Bref, une étude sérieuse s'impose ! Autre monstre du Loch Ness : la circulation alternée en cas de pic d'ozone. Cela signifierait qu'un jour sur deux, les malheureux ne disposant pas de deux voitures au moins dont les plaques d'immatriculation différent entre pair et impair devraient renoncer à leur activité. Même si elle est socialement indispensable : médecin, représentant de commerce, livreurs, infirmières à domicile, etc. Ne songerait-on pas plutôt à promouvoir l'usage de (petites) voitures propres ? Pendant les négociations, on a pu observer un ballet de grosses berlines gloutonnes et même d'un Porsche Cayenne. Où restent les Toyota Prius et autres Daihatsu Cuore ?

Bruno Godaert

La marque

Souvent présentée comme un des grands rivaux de DaimlerChrysler, BMW s'adresse néanmoins à une clientèle plus restreinte. Le constructeur soigne son image sportive et n'entend pas se mêler à la bagarre des véhicules utilitaires, même légers. Par contre, dans le domaine des véhicules de luxe, il réplique sur (presque) tous les fronts.

Le modèle

A Munich, les breaks s'appellent Touring : une manière de signifier qu'il s'agit de véhicules destinés à voyager... plutôt qu'à transporter de lourdes charges. Très longtemps, l'esthétique a primé le côté pratique, mais, civilisation des loisirs aidant, espace, modularité et accessibilité sont (enfin) devenus un souci partagé par les concepteurs bavarois de ce type de carrosserie. Un an après la berline, la Touring série 5 dernière mouture arrive...

Les versions

A la différence de Mercedes qui multiplie les motorisations et les niveaux de finition, le choix reste chez BMW relativement restreint. Il y a pour l'instant deux blocs essence (un 6 cyl. de 192 ch et un V8 de 333 ch) et deux diesels (6 cyl. 2,5 l ou 3 l, 163 ou 211 ch). La fourchette des prix de base reste relativement étroite : de 42.250 à 62.750 €, mais ajoutez-y une liste d'options non négligeable !



L'équipement

Aide au stationnement	900 €
Antibrouillards AV	série
Banquette AR rabattable	série
Boîte automatique-Steptronic	2.400 €
Climatiseur automatique	série
Cruise control	série
Essuie-glace AR	série
Intérieur cuir	2.220 €
Jantes en alliage	série
Lève-vitres électriques	série
Ordinateur de bord	série
Peinture métallisée	1.020 €
Projecteurs au xénon	840 €
Rétroviseurs électriques	série
Roue de secours	galette ou pneus Runflat
Siège AV réglable en hauteur	série
Sièges AV électriques avec mémoire	1.320 €
Rails de toit	300 €
Système navigation	2.100 à 2.880 €
Télécommande	série
Toit ouvrant électrique	1.380 €
Volant réglable haut. et prof./multifonction	série
Téléphone fixe	1.540 €

Les chiffres

Vitesse maximale	225 km/h	Consommation sur route	5,6 l
De 0 à 100 km/h	8,3 s	Consommation mixte	7,0 l
Km départ arr.	29,3 s (177 ch)	Prix achat	42.400 €
Garantie	2 ans, kilométr. illimité	Taxe circulation (13 ch)	743,73 €
Consommation urbaine	9,7 l	Taxe mise en circulation	1.239 €



Le bilan

Ce n'est pas tous les jours qu'une version *break* paraît esthétiquement plus équilibrée que la berline correspondante, mais cela s'est déjà produit (pour la 1^{re} Passat de VW, e.a.). Le constructeur munichois a enfin compris que le look peut aussi rimer avec un volume utile intéressant et, sans atteindre les records établis par la Classe E break rivale, le compartiment de charge de la Touring est remarquable. Pour le reste, il s'agit d'une *béhème*... cela n'exige pas beaucoup d'autres commentaires !