

Fiche technique

Carrosserie : berline 4 portes 5 places de 5,07 m de long. Coffre : NC. Poids à vide : 1 940 kg (730d).

Motorisations : essence V8 32 soupapes 4 799 cm³ (750i) à Twin Turbo et injection directe High Precision (HPI) de 300 kW/407 ch/31 cv et 6 cylindres 24 soupapes 2 996 cm³ (740i) à Twin Turbo et HPI de 240 kW/326 ch/23 cv. Turbo-diesel 6 cylindres 24 soupapes 2.993 cm³ (730d) tout alu common rail 3e génération avec filtre à particules de 180 kW/245 ch/15 cv. Transmission aux roues arrière (propulsion) à 4 roues directrices. Boîte automatique 6 rapports. Direction à assistance variable, ABS/CBC/DBC, DSC/ASC/DTC/HDC, suspension pneumatique Air sur V8, 4 freins à disques ventilés et 6 airbags de série (dont 2 rideaux).

Performances (données constructeur 740i/730d) : V Max sur circuit : 250/245 km/h. 0-100 km/h : 5"9/7"2. Conso moy. mixte norm : 13,8-7,6-9,9/9,5-5,9-7,2 l./100. CO₂ : 232/192 g/km.

Prix : 2 versions diesel 730d de 79 500 (730d Luxe) et 89 900 € (730d Exclusive). 4 essence de 85 000 (740i Luxe) à 106 000 € (750i Exclusive). Limousine 740Li à partir de 89 900 €.

Les concurrentes

Audi A8 : une carrosserie tout alu et 4 roues motrices assurent la noblesse technologique d'une auto sophistiquée (V6 2.8 FSi 210 ch BVA7 à partir de 72 750 €).

Cadillac STS-V : une "belle américaine" propulsion qui en impose par sa carrure, mais pas de diesel (V8 4.4i 476 ch BVA6 à 74 475 €).

Jaguar XJ : une silhouette traditionnelle pour habiller une caisse tout alu hyper-moderne (V6 2.7 D 206 ch BVA6 Executive à p. de 71 900 €).

Lexus LS 460 : l'archétype du carrosse contemporain bourré de technologie sécuritaire et proposée aussi en LS 600h Hybride (V8 4.6i 380 ch BVA8 Pack Executive à partir de 96 600 €).

BMW Série 7 : une sportive en costume

■ *La cinquième génération de la BMW Série 7 sort le grand jeu de la haute technicité pour continuer à séduire sur fond de crise.*

Crise ou pas crise, l'expérience démontre qu'il y a toujours des clients prêts à investir pour avoir le privilège de rouler à bord d'autos vraiment statutaires. Si le marché du très haut de gamme apparaît fragilisé, BMW a insufflé à son dernier vaisseau amiral caractère et qualité qui le maintiennent à une certaine distance du durcissement du climat concurrentiel. Ce soin du détail se vérifie dès l'examen de sa carrosserie, où les fondamentaux stylistiques caractérisant la production du constructeur de Munich, se retrouvent sous les volumes puissants, valorisants et novateurs de la nouvelle berline Série 7. L'intérieur affiche une physiologie également plus avantageuse que la génération précédente avec la raréfaction des habillages en matières synthétiques au profit du bois, du cuir et du chrome. Si l'espace ne



L'exceptionnel confort de la nouvelle Série 7 justifie déjà son niveau de prix qui la cantonne aux élites à tempérament d'esthète.

«Panorama

manque pas à bord, en particulier à l'avant où le conducteur et son accompagnant sont loin de se frôler les coudes, les deux places arrière ne sont que confortables puisque BMW continue à décliner une "version longue", dont les 14 cm supplémentaires sur l'empattement démultiplient l'espace aux jambes. Sans être démesuré, le coffre profond est satisfaisant, et se ferme avec un couvercle motorisé.

Raffinée et moderne

Mais la tonalité haut de gamme de la Série 7 se signale autant par sa carrure que la richesse de ses équipements de confort (ordinateur des commandes iDrive simplifié, large écran de contrôle central, etc), pléthoriques de série et dans le sur-mesure en option

(visée tête haute et reconnaissance des panneaux de limitation de vitesse notamment). Raffinée et moderne, la cinquième génération du modèle l'est assurément aussi dans sa définition technique, d'une sophistication inouïe. A commencer par la masse, minimisée d'environ 55 kg sur sa devancière par la combinaison subtile d'aciers et d'aluminium. Pour s'en tenir à l'essentiel, le châssis, entièrement nouveau, adopte moult dispositions dernier cri, direction active intégrale à 4 roues directrices, suspension active Dynamic Drive avec amortissement variable à 4 lois de flexibilité, contrôle de régulation du comportement, et l'on en passe... Nouvelles ou améliorées, les trois motorisations s'inscrivent dans l'approche maison EfficientDynamics qui abaisse consommation et émis-

sions... dans le contexte de mécaniques toujours joufflues. Discrètes en acoustique mais toniques sous le pied droit, y compris en diesel, elles permettent de rouler majestueusement, conformément à la vocation première de la 7. Mais au-delà d'une remarquable filtration des vibrations comme des inégalités du sol, la nouvelle altière BMW supprime carrément ses rivales dès qu'on exploite ses insoupçonnables capacités sportives. A son volant, qui commande une direction parfaite, on oublie le poids et la facette statutaire de cette auto, pour la faufler avec délectation sur des parties sinueuses. Avec la sensation de mener quelque chose de pas très éloigné de la M3, le "top" en matière de sportivité chez BMW. C'est encore plus bluffant en suspension "Sport Plus", qui éradique le roulis, tout en offrant encore du confort d'amortissement. Et même en diesel, la joie de conduite reste grande.

■ Philippe Hervieu