

BMW X3 : Le gros progrès !

Après bientôt 7 ans de carrière, le BMW X bascule sur une nouvelle génération. Un SUV indéniablement mieux armé pour contrer les attaques des GLK et Q5 de Mercedes et Audi.

Lancé début 2004, le BMW X3 était en quelque sorte le seul sur sa catégorie. Ces concurrents directs GLK de Mercedes ou encore Q5 de chez Audi puis Volvo XC60 ne sont en effet arrivés sur le marché que quelques années après. L'occasion pour le X3 de faire cavalier seul pendant quelques années et de s'offrir un franc succès. Dans le monde, près de 615 000 personnes se sont laissées séduire. En France, ce X3 s'est même vendu autant que la première génération de X5. Maintenant que la concurrence s'est développée, BMW devait revoir sa copie.

Esthétiquement, il n'est pas question de bouleverser la clientèle. Plus longue de 8 cm, la ligne se veut plus anguleuse aussi bien pour la face avant que la partie arrière. Sans faire dans l'extrême, ce nouveau X3 se veut un peu plus agressif et surtout plus dynamique que l'ancien. De quoi s'intégrer parfaitement dans la gamme des X de BMW entre les X1 et X5. L'allongement de la caisse profite indéniablement à l'habitabilité arrière et un volume très généreux pour les passagers, mais aussi un coffre qui passe à 550 l de contenance soit 70 l de plus que l'ancien X3. Plus à l'avant, si le dessin de la planche de bord paraît assez minimaliste au premier coup d'oeil, l'ergonomie est tout simplement au top et les matériaux font un vrai bond en avant en terme de qualité. Alors que le précédent X3 semblait faire dans l'économie, ce nouveau venu est désormais très proche d'un X5. Pour l'équipement, c'est toujours la même histoire. Notre version Luxe est bien équipée, mais les options restent tout de même assez nombreuses, à l'image de ces deux concurrents Audi et Mercedes.

Sous son capot, le nouveau X3 renferme deux possibilités pour le moment. En essence, on retrouve le 6 cylindres en ligne 3 l biturbo de 306 qui ne concerne que très peu de futurs clients dans l'Hexagone. En revanche, le 2,0 l diesel à rampe commune devrait remporter la majorité des suffrages (au même titre que le 6 cylindres 3 l diesel prévu pour le mois d'avril). Pour être tout à fait francs, nous avons passé beaucoup de temps avec la version essence qui représente la quintessence des 6 cylindres en ligne BMW, mais la raison pousse à se retourner, en attendant le 6 cylindres diesel, vers le 2,0 l. Avec 184 ch et 380 Nm, il représente ce qui se fait de mieux en ce moment. Associé, c'est une première, à une boîte automatique à 8 rapports (en option), ce moteur permet d'atteindre 100 km/h en seulement 8,5 s tout en ne consommant que 5,6 l en moyenne. Des valeurs tout à fait remarquables pour un engin dont le poids à vide reste, malgré un allègement sensible face à l'ancienne génération, d'1,7 t. Autre nouveauté, notre X3 peut embarquer une option très bénéfique, voire incontournable : la gestion dynamique de la conduite. Le système agit aussi bien sur l'accélération, la direction, la boîte automatique ou encore la suspension en fonction du programme choisi par le conducteur (Normal, Sport ou Sport +). Hérité de la récente Série 5, ce système permet de bénéficier de trois voitures en une ! Autre progrès, la liaison au sol de notre X3 totalement digne d'une berline routière, tout en offrant la sportivité d'une vraie BMW comme on les aime, à la demande. Et s'il est question de s'aventurer un peu sur des chemins parfois très accidentés, le X3 ne pose aucun souci, à condition de ne pas lui demander l'impossible pour cette catégorie de SUV (sans boîte courte).

Pour finir, le tarif n'est forcément pas comparable, nous en conviendrons, à celui d'une Dacia Duster

et c'est bien normal ! Ce nouveau BMW X3 reste un véhicule haut de gamme qui en donnera, sans conteste, pour son argent. Avec une gamme allant de 41 300 euros à un peu plus de 60 000 euros, ce X3 reste un véhicule cher, mais au regard de ce que proposent les concurrents directs, il s'agit tout simplement des prix du marché.