

BMW X5 : Grande maturité

Si pour son 3e X5, BMW n'a pas souhaité bouleverser les choses, il s'agit bien d'une toute nouvelle mouture, totalement revue et une fois encore, ça progresse. Décidément !

Il fait partie des best-sellers de la marque BMW. Depuis son lancement en 1999, le X5 s'est écoulé à 1,3 million d'unités dans le monde, dont 40 000 en France. Avec le Mercedes ML, le X5 fut l'un des premiers à la fin des années 90 à proposer un véhicule tout chemin qui soit cosu et performant. Si la seconde génération avait beaucoup évolué en matière de style extérieur, cette 3e mouture n'affiche pas de changements aussi spectaculaires. Pourtant, il suffit de regarder de près ce nouveau X5 pour s'apercevoir qu'aucun élément de carrosserie n'est commun avec l'ancien. Si l'allure demeure strictement la même, les panneaux de carrosserie sont en fait totalement revus afin d'apporter une ligne un peu plus fine et dynamique sans pour autant hausser le ton pour le côté statutaire. Du coup, ce nouveau X5 évolue discrètement vers une ligne logiquement plus moderne, sans pour autant faire dans le tape à l'oeil.

Vie à bord, le cran au dessus

Quand on découvre l'intérieur, c'est un peu le même sentiment que dehors : on se demande tout d'abord ce qui a changé dans cet habitacle. En fait, quasiment tout également.

L'esprit reste, mais le contenu est remplacé par des matériaux un peu plus haut de gamme, mais aussi des petits détails de présentation qui rehausse le côté cosu de l'engin. Techniquement, on retrouve quelques détails comme le grand et large écran couleur permettant d'afficher une multitude d'informations mais aussi la nouvelle molette i-Drive dont la partie supérieure est désormais tactile. Pour le reste, de l'aluminium, quelques boiseries et bien entendu du cuir même sur l'intégralité de la planche de bord. À cela on ajoute de nouveaux sièges plus confortables.

Le dessin dépasse de loin tout ce qui peut exister chez les autres (du moins pour le moment), et on obtient une ambiance vraiment haut de gamme. À l'arrière, on a le même volume pour les occupants, rien d'anormal en fait puisque ce X5 conserve quasiment les mêmes cotes extérieures.

Plus à l'arrière, il est toujours possible d'embarquer 2 personnes supplémentaires grâce à deux strapontins qui viennent parfaitement s'intégrer au plancher du coffre.

Ce dernier fait d'ailleurs des progrès en contenance avec une totalité de 650 litres en configuration 5 places, soit 30 litres de plus que la précédente génération. Il s'ouvre toujours en deux parties ce qui permet d'obtenir un seuil de chargement très accessible.

Plus de choix

Sous le capot, cette 3e génération de X5 offre beaucoup plus de choix que par le passé. Pour la première fois, il adopte un bloc 4 cylindres en guise d'entrée de gamme.

C'est le cas de la version sDrive25d qui abrite un 2,0 litres diesel à rampe commune biturbo de 218 ch. Disponible en version 2 roues motrices, cette version permet de n'afficher que 5,6 litres de moyenne pour 149 g de CO₂, mais aussi d'être à 100 km/h en seulement 8,2 secondes. En diesel, on retrouve également le bloc 6 cylindres en ligne disponible avec des puissances de 258 ch (xDrive30d), de 313 ch (xDrive40d) et de 381 ch (M50d). Nous nous sommes penchés sur la version xDrive30d. C'est d'ailleurs celle qui représentera le coeur des ventes. Au programme, on retrouve le

traditionnel 6 cylindres 3,0 litres diesel à rampe commune doté d'un turbo à double étage. Il offre 258 ch pour un couple de 560 Nm dès 1 500 tr/mn. Concrètement, on peut déjà s'attendre à un X5 qui pousse suffisamment fort (0 à 100 km/h en 6,9 secondes), mais ce qui interpelle aussi c'est que contrairement à son concurrent de chez Land Rover fraîchement arrivé sur le marché (Range Sport), il ne se prend pas 8 000 euros de malus écologique mais que 2 200 euros. Mais revenons au volant. Si le précédent X5 était déjà franchement pas mal, celui-ci ajoute un niveau confort supérieur et une plus grande aisance dans les enchaînements parfois bien sinueux des routes des Cévennes. Même en allant chercher les limites d'adhérence de la bête, jamais on ne ressent ne serait-ce que l'impression de mettre qui que ce soit en danger. Côté tarif, il ne faut bien entendu pas s'attendre à quelque chose de peu cher. L'entrée de gamme dotée de 4 cylindres et 2 roues motrices démarre à 52 900 euros. Notre version xDrive30d dotée de la finition la plus haute est vendue près de 80 000 euros alors que la déclinaison M50d se rapproche des 100 000 euros. Mais pour être tout à fait franc, ça les vaut.