

BMW X5 3.0d : un Diesel désiré et désirable

Très attendu, le moteur Diesel arrive enfin sous le capot du véhicule de loisirs de BMW. Cette version se révèle particulièrement économique à l'achat et, surtout, à l'usage. Il faudra se montrer patient, car il n'y en aura pas pour tout le monde.

BMW dote le X5 du six-cylindres Diesel de 3 l qui équipe la Série 3 et la Série 5, dans une définition offrant la puissance de la première et le couple de la seconde. Ainsi motorisé, le grand break 4x4 de la marque allemande pointe à 200 km/h, il passe de 0 à 100 km/h en 10"5, et il affiche une consommation moyenne de 9,7 l de gazole aux 100 km. De quoi séduire les amateurs et les convaincre de porter leur choix sur cette nouveauté de poids.

Le moteur Diesel à injection directe et turbo à géométrie variable de 3 litres a tout pour plaire, combinant la souplesse de fonctionnement à bas régime inhérente aux 6 cylindres et l'allant à hauts régimes des moteurs mutisoupapes. Effectivement, il répond présent à tous les régimes, bien secondé par une transmission automatique au fonctionnement très doux. La gestion électronique assure, pour une fois, un mariage parfait entre Diesel turbo et transmission automatique proposant simultanément une commande séquentielle et des fonctions aujourd'hui indispensables, comme les modes « sport » et « hiver ».

Le BMW X5 bénéficie d'une transmission intégrale permanente avec une répartition fixe de 38 % vers l'avant, et de 62 % vers l'arrière, via une boîte de transfert. Il n'y a pas de réduction et, par voie de conséquence, de gamme de vitesses courtes, la gestion de l'adhérence étant confiée à l'électronique. Le système de contrôle dynamique de stabilité que BMW appelle DSC (et non ESP) et l'antipatinage ASC prennent ainsi en charge la propension au patinage sur les terrains de faible adhérence. Les systèmes agissent individuellement sur les freins et sur la puissance du moteur si nécessaire.

Grâce à ses suspensions à roues indépendantes, à ses pneumatiques typés pour les performances et à l'aide de l'électronique, le BMW X5 présente un comportement routier irréprochable. En dépit de son centre de gravité au-dessus de la moyenne, il autorise toutes les excentricités qu'on se permet avec une berline sans souffrir de mouvements de caisse exagérés.

Néanmoins, la bonne volonté du moteur ne fait qu'en partie oublier le poids. En effet, prompt à atteindre 160 km/h, le véhicule peine ensuite à arriver à sa vitesse de pointe, les reprises se montrant parfois laborieuses lorsque le relief est accidenté. Quant aux freins, ils font eux aussi bonne impression et résistent bien à la tâche ardue de ralentir ou d'arrêter plus de 2 tonnes lancées à près de 200 km/h (!). A ce propos, la tenue de cap à haute vitesse est imperturbable, et le véhicule est peu sensible au vent.

Hormis les performances, confort et silence de fonctionnement sont au nombre des points forts du BMW X5 3.0d. Discrétion du moteur, bruit de roulement modéré et bruits d'air très supportables à la base du pare-brise dans la zone des rétroviseurs incitent à classer ce 4x4 dans la catégorie des véhicules de prestige. Quant au confort, il est du niveau d'une bonne berline, laissant les occupants à l'abri des trépidations habituellement ressenties dans les tout-terrain. Mais, compte tenu de sa transmission et de sa carrosserie très exposée, il ne viendra à l'idée de personne de conduire ce véhicule dans une zone de franchissement. En revanche, les pistes damées même les plus abruptes, en montée ou en descente, lui sont ouvertes.

Au rayon des désagréments, on se plaindra surtout de la visibilité vers l'arrière qui rend les manoeuvres difficiles. Si le diamètre de braquage est satisfaisant, le moindre créneau demande un bon entraînement pour être effectué sans dommages pour... les autres véhicules. Autre point faible : l'habitacle manque de rangements en dépit du volume acceptable de la boîte à gants.

Sans atteindre tout à fait le velouté et l'agrément de conduite du X5 3.0 à essence - qui dispose de 231 ch -, la version diesel dispense des prestations et un agrément de conduite de haut niveau. Le X5 diesel est proposé sensiblement au même tarif qu'un break Série 5 et pour seulement 20 000 F de plus qu'un break 330d Touring à transmission intégrale.

A l'heure du choix, on peut hésiter. D'autant plus que les concurrents sont plus chers avec un niveau de puissance inférieur.

Par Michel MEILLERAY

Source : L'argus

Par

Publié sur Cafeduweb - Archives le mardi 2 octobre 2001

Consultable en ligne : <http://archives.cafeduweb.com/lire/394-bmw-x5-3d-diesel-desire-desirable.html>