



X3 2.5i



La mode des 4x4 a encore pris de l'ampleur et ils font partie, aujourd'hui, du paysage urbain et routier. Les lois et les règlements font qu'il y a longtemps d'ailleurs que les 4x4 ne se rencontrent plus dans les bois et les forêts. Suffisamment d'articles ont décrit, si ce faire est possible, les motivations et la psychologie des propriétaires et des utilisateurs de 4x4. Les choses sont-elles aussi simples de décrire le monde urbain du vingt et unième siècle comme une jungle où seuls, les gens qui se sont préparés à l'affronter d'une position haute sont susceptibles d'y survivre. À se poser la question de savoir combien de ces usagers utilisent au moins une fois par an, qui le réducteur de boîte, qui le système HDC qu'ils ont à leur disposition... Quoique ! Pour déposer les enfants dans leur classe au premier étage de l'école, l'escalade de l'escalier est plus facile en 4x4 qu'en monovolume... Trêve de plaisanterie !

BMW tient sa réputation, entre autres, de la qualité de fabrication et de montage de ses produits. Le X3 ne déroge pas à la règle et manifeste le respect des vertus chères au constructeur bavarois. Le classicisme teuton (certains parleront de rigidité ou d'aridité) est

de rigueur, assoupli pour certaines commandes par une ergonomie de bon aloi, par exemple pour le levier de vitesse ou les poignées de portes. En sortant le X3 des chaînes de fabrication de Magna Steyr Fahrzeugtechnik à Graz en Autriche, BMW inaugure une nouvelle niche de véhicules qui devraient se comparer au Rav4 alors qu'il fait la nique à son grand frère le X5 et aux autres 4x4 de luxe qu'il vient titiller avec ses qualités de routière solidement ancrées. Le X3, avec sa garde au sol réduite et ses pneumatiques larges, manifeste clairement que son terrain de prédilection reste la ville et l'autoroute. Sans nullement rechigner dans les virolos montagneux ni dans les sentiers ardues !

Le système xDrive dont il est doté, assure une adhérence singulière pour affronter les cols enneigés lors des vacances à la montagne et les parkings boueux des villes en transformation. Le plaisir de conduite habituel de la marque allemande est préservé. Pour réaliser ce projet, l'architecture choisie par les ingénieurs bavarois est celle d'une propulsion enrichie, en sortie de boîte de vitesse, d'un arbre supplémentaire couplé à un embrayage multidisques. La rapidité de réaction du xDrive est bluffante d'efficacité sur la route. L'intervention du conducteur est inutile puisque l'ouverture et la fermeture de l'embrayage sont conduites élec-

4x4 compact de luxe

Prix du modèle testé : **55.435 €**
 TMC : **2.478 €**
 TR : **479 €**
 Autonomie : 67 litres = 630 km

troniquement pour répartir le couple en continu entre les essieux avant et arrière. Sur sol glissant, le xDrive facilite la progression puisque le couple est transféré sans retard aux roues conservant le contact franc avec le sol.

Les 4x4 sont connus pour leurs comportements approximatifs dans les courbes abordées à vive allure. Le X3 n'est manifestement pas de la même famille que ces balourds lourdauds. Mon seul regret est de n'avoir pu bénéficier de la boîte automatique que les lecteurs intéressés préféreront à la boîte manuelle qui n'apporte aucun plaisir supplémentaire à la conduite de cet engin. La boîte six vitesses est bien étagée et le levier est à la fois doux et précis.

L'ergonomie du poste de conduite a mis à mal le bas du dos et les jambes, tant du pilote que des passagers. Il est vrai que les trajets que nous avons réalisés ne sont pas quotidiens. Seules des voitures aux sièges moelleux à souhait invitent un seul conducteur à parcourir plus de mille kilomètres d'une traite. Heureusement que l'autonomie, restreinte par rapport aux autres grandes routières carburant au diesel, exige un arrêt toutes les 500 bornes. Les sièges offrent un confort juste satisfaisant, le prix à payer pour une tenue de route exceptionnelle d'un engin haut perché, lourd et peu profilé



pour la conduite dynamique. Pourtant, dans ce registre, le X3 est sidérant. Le tarif proposé par les Allemands se justifie par la qualité du produit, sa sécurité passive et active, une finition exemplaire et un plaisir de conduite peu commun dans la gamme de ces engins.

BMW est fidèle aussi à sa politique des options multiples. Pour les accros des passages particuliers en tous-terrains, BMW propose pourtant en standard le système HDC (Hill Descent Control). Celui-ci permet de descendre, en toute sécurité, à allure constante, des pentes hasardeuses comme si l'engin disposait d'un réducteur. La commande du régulateur de vitesse permet de faire varier celle-ci entre six et vingt-cinq kilomètres à l'heure.

Le toit ouvrant panoramique, que l'on voit de plus en plus souvent dans les dotations de voiture, offre différentes positions qui assurent toutes, un confort optimum pour les passagers. C'est un filet sous le pare vent qui déjoue les remous et le bruit lorsque le toit est ouvert. Un regret cependant : la consommation instantanée est absente de tous les compteurs et ordinateur de bord.

