



Le X5 cache sous son capot un 6 cylindres en ligne gavé d'air par quatre turbocompresseurs.

**L**a nouvelle BMW X5 mesure 4 922 mm de long (+ 36 mm), 2 004 mm de large (+ 66 mm) et 1 745 mm de haut (+ 19 mm), pour un empattement de 2 975 mm (+ 42 mm).

Le X5 a donc pris du volume et cela donne à penser que le futur X7, annoncé pour la fin de l'année à La Réunion, sera vraiment énorme !

Mais on peut déjà annoncer qu'il sera étonnamment maniable. Car c'est la première impression au volant du nouveau X5 : on est tout de suite à l'aise. La toute première manœuvre de stationnement, toujours un peu stressante quand on ne conduit la voiture que depuis quelques minutes, est d'une simplicité enfantine, grâce aux caméras et au meilleur « bird view » du marché !

Le bloc compteur est entièrement numérique et il est magnifiquement secondé par un écran multifonctions de grande dimension au centre de la planche de bord, sans oublier un système de vision « tête haute » comme sur un avion de chasse ! Ce dernier est lui aussi étonnant par sa qualité : les informations projetées sont très lumineuses et parfaitement lisibles, même en plein soleil.

Les principales commandes sont d'une ergonomie parfaite, elles tombent sous la main naturellement, sans temps d'adaptation. En revanche, pour les gadgets, il vous faudra quelques heures pour en faire le tour, tant ils sont nombreux (le « *product genius expert BMW* » Thomas Traxel vous aidera) ! Par exemple, de nuit, l'immense toit panoramique est constellé d'étoiles. Le pommeau du levier de vitesse n'est pas en plexiglass mais en cristal Swarovski...

Notre modèle d'essai était le 30d (diesel 265 CV). La facilité de prise en main est également due à la motricité du nouveau X5 (transmission intégrale permanente, pneus larges, boîte très réactive), la puissance et le couple du « 6 en ligne », qui le rendent particulièrement agile en toute situation, que ce soit pour entrer sur un rond-point où la circulation est très dense ou pour effectuer un dépassement.

Évidemment, comme il y a 2 185 kg à mettre en mouvement il ne faut pas hésiter à enfoncer énergiquement l'accélérateur, se laisser catapultier et faire confiance à l'antipatinage. BMW oblige, la transmission est intégrale mais favorise la propulsion.

Pour freiner vos ardeurs, avec la finition M Sport ou le pack Offroad, le différentiel arrière est équipé d'un blocage électronique,

**Le X5 mémorise la manœuvre que vous faites en marche avant, il est capable de la refaire tout seul en marche arrière**

Les phares au dessin allongé ajoutent au côté félin.

pour garantir la motricité sur surface glissante. Une suspension pneumatique est (enfin) proposée en option (pour faire jeu égal avec le Range Rover) : elle permet de régler la garde au sol sur 80 mm (de 175 mm à 255 mm) et offre un confort routier inégalable.

Le nouveau X5 procure un immense plaisir de conduite et, en plus, il est magnifique ! L'évolution esthétique la plus visible est au niveau de la calandre, avec les deux « haricots » qui ne sont plus séparés mais reliés entre eux. Mais si on place côte à côte un nouveau et un ancien X5, on se rend compte qu'aucune pièce n'est interchangeable, à la seule et unique exception des rétroviseurs : capot, ailes, portières, toit, boucliers, feux avant, feux arrière, hayon et même les jantes, tout est 100 % nouveau !

Le nouveau X5 est disponible en version sept places, au détriment évidemment du coffre. En version cinq places, celui-ci offre un volume de 645 litres, extensible à 1 860 litres en rabattant la banquette arrière. Le hayon s'ouvre en deux parties, avec l'option « ouverture automatique en passant le pied sous le bouclier arrière », bien pratique quand on a les bras chargés.

Une BMW, ça ne se conduit pas, ça se pilote ! Il n'empêche, le nouveau X5 est équipé d'une armada d'aides électroniques qui le rapprochent de la conduite autonome. Par exemple, le X5 est capable de négocier un virage tout seul si vous lâchez le volant (dans certaines limites) et il va vous empêcher de déboîter s'il y a une voiture dans l'angle mort.

Le X5 mémorise également la manœuvre que vous faites en marche avant et il est capable de la refaire tout seul en marche arrière (sur 50 m). Bref, bientôt, il ira tout seul faire les courses au Drive ! Il peut déjà se déverrouiller à distance via le smartphone !

Pour son lancement, le nouvel X5 est disponible en motorisation essence (40i) et diesel (30d et 50d). Une version hybride essence devrait rapidement être proposée pour compléter la gamme et répondre à la demande du marché.

