



BMW X5 (2007 - 2013)

Felsenfestes Vertrauen

Autotest | Für Geländewagen gibt es eine goldene Regel: Je besser die Fahreigenschaften im Gelände sind, desto schlechter sind sie auf der Straße. Umgekehrt gilt auch, dass ein gutes Straßenfahrzeug meist kaum geländegängig ist. Wenn ein Hersteller probiert, ein Auto für beide Einsatzarten zu optimieren, kommt meistens ein SUV heraus, das beides nicht kann. BMW legte sich damals deutlich auf einen Schwerpunkt fest: Die Offroad-Fähigkeiten wurden gestrichen und der X5 wurde das SUV mit der besten Straßenlage. Jetzt präsentiert der bayrische Autobauer einen komplett neuen X5; da liegen die Erwartungen hoch!

Die Fahreigenschaften des alten X5 mögen zwar auch nach sieben Jahren noch einsame Spitze gewesen sein, aber das Aussehen war bestimmt verbesserungswürdig. Der neue X5 ist schärfer gezeichnet und wirkt dadurch moderner und anziehender. Außerdem ist der X5 in alle Richtungen gewachsen (18,7 cm länger, 6,1 cm breiter) und hat jetzt Platz für sieben Personen.

Platz

Die (optionalen) Notsitze sind problemlos aus der Ladefläche zu klappen, bieten aber nur Raum für Leute, die nicht größer sind als 1,70 Meter. Das Platzangebot auf der festen Rückbank ist dagegen riesig, so wie es von einem SUV dieser Größe erwartet werden kann.



Auch vorne ist massenhaft Platz. Die Vordersitze sind in alle Richtungen verstellbar, einschließlich der Länge der Sitzfläche und der Breite der Rückenlehne. Bei unserem Testwagen war der Einstellmotor allerdings

defekt. Unsere Nachforschungen haben ergeben, dass das kein Zufall ist, sondern eine konstruktionsbedingte Schwäche der ersten Serie des neuen X5. Wenn der Sitz einmal eingestellt ist, sitzt es sich im X5 aber ausgezeichnet. Außerdem fühlt sich der Wagen auch nicht an wie ein veredelter Geländewagen, sondern einfach wie ein sehr geräumiger und hoher Pkw.

Das liegt sicher auch mit an der Ausstattung. Die Elektronik des alten X5 war inzwischen hoffnungslos überholt. Der neue X5 ist so luxuriös und lückenlos ausgestattet, dass sich eher die 7er- als die 5er-Serie mit ihm messen kann! Sowohl das Interieur als auch die Materialien und die ergonomischen Neuerungen aus der Limousine finden sich jetzt im X5 wieder.

Ausstattung

Wie die meisten anderen BMWs hat nun auch der X5 endlich einen "iDrive". Das ist ein Druck-/Drehknopf, in dem die Bedienung des Audio-, Kommunikations- und Navigationssystems sowie der Klimaanlage integriert ist. iDrive ist mit Abstand das leistungsfähigste und bedienungsfreundlichste System auf dem Markt. Die neueste Version ist um eine praktische Adressbuchfunktion erweitert worden, mit der sich die meistverwendeten Adressen und Telefonnummern auf Knopfdruck aufrufen lassen.

Wahlweise wird der X5 mit "Head-Up Display" geliefert, das wichtige Informationen wie die Fahrgeschwindigkeit und die Anweisungen des Navigationssystems ins Sichtfeld des Fahrers projiziert. Das gibt mehr Sicherheit, weil man den Blick nicht von der Straße abwenden muss und man gewöhnt sich so schnell daran, dass man die normalen Instrumente hinter dem Lenkrad nach einer Weile kaum noch wahrnimmt.



Fahreigenschaften

Trotz des größeren Umfangs und der neuen Ausstattung ist der neue X5 nicht schwerer als sein Vorgänger. Teile der Karosserie sind aus Aluminium gefertigt, das Innenleben besteht teilweise aus Magnesium-Leichtbaumaterialien. Schwere Teile liegen so tief wie es geht und das Gewicht ist so gleichmäßig wie möglich auf Vorder- und Hinterachse verteilt. Im Großen und Ganzen unterscheidet sich der X5 nicht wesentlich von anderen SUVs, aber diese Details und die Einstellung des Fahrwerks machen auch aus diesem Mammut einen echten BMW.

Auf dieser guten Basis setzt ein ganzes Arsenal kleiner Erfindungen auf, die einem erstmal überflüssig vorkommen mögen, die aber im Alltag wirklich nützlich sind. Als erstes sei hier die "Aktivlenkung" genannt. Dass sich die Lenkservokraft an die Fahrgeschwindigkeit anpasst, ist inzwischen bei vielen Fahrzeugen Standard. Die optionale Aktivlenkung setzt noch eins drauf und legt auch in Abhängigkeit vom Fahrstil und den Fahrbedingungen fest, wie direkt die Lenkung reagiert.

Der zusätzlich bestellbare "Adaptive Drive" sorgt dafür, dass sich der X5 in der Kurve nicht neigt, indem er aktiv Gegendruck ausübt. Das verbessert die Straßenlage erheblich und sorgt so für mehr Sicherheit.

Auch dank diesen Systemen lässt sich der X5 wie ein Sportwagen fahren. Der große X5 fühlt sich leicht, wendig und sehr komfortabel an. Die Straßenlage des X5 ist nicht nur ausgezeichnet für ein SUV, sondern auch besser als die vieler Pkw! Außerdem fühlt sich der X5 auch nicht schrecklich groß an und ist sein Wendekreis für einen solchen Koloss noch sehr bescheiden.



Motor

Den X5 gibt es mit zwei Benzinern und einem Diesel. Das Topmodell ist der 4,8-Liter-Achtzylinder, der den X5 zu einer mächtigen und imposanten Maschine macht. Bei der hohen Sitzposition, den mächtigen Geräuschen des V8 und den hervorragenden Leistungen stellt sich das "King of the Road"-Gefühl von selbst ein, dass für viele das Fahren im SUV so anziehend macht.

Der 4.8i liefert starke 350 PS und absolviert den Sprint von 0 auf 100 km/h in sechseinhalb Sekunden. Danach ist immer noch genug Leistung übrig, um lässig weiter zu beschleunigen. Dabei lässt sich der Kraftprotz sehr exakt dosieren, so dass sich die Räder nicht sofort eingraben wenn man doch einmal versucht, sich ins Gelände zu wagen.

Das Motorengeräusch und auch die teuren Tankstellenbesuche nerven auf die Dauer aber doch (nach 600 km sind jedes Mal etwa 120 Euro fällig). Daher gibt es auch einen 3-Liter-Sechszylinder Diesel, der dem auf dem Datenblatt so übermächtigen Benziner in der Realität in Leistung und Lebendigkeit kaum nachsteht. Außerdem fährt der Diesel dank des optimal auf den Motor abgestellten Fahrwerks

erheblich besser, somit gibt es eigentlich keinen Grund, sich für das 17.000 Euro teurere Topmodell zu entscheiden.



Bei allen Motoren wird die Antriebskraft über ein innovatives Sechsgang-Automatikgetriebe weitergeleitet. Das hat keinen riesigen Wählgriff in der Mittelkonsole, sondern nur einen kleinen Hebel, der durch kurzes Antippen nach vorne oder hinten in die gewünschte Stellung gebracht wird. Das wirkt auf den ersten Blick seltsam, funktioniert aber sehr intuitiv und angenehm. Dabei zeigen kleine Lämpchen an, ob gerade "Drive", "Reverse" oder "Neutral" gewählt ist. Die Automatik lässt sich alternativ auch manuell schalten. Das allerdings nicht mit Griffen am Lenkrad, und das ist bei diesem sportlichen SUV wirklich schade.

Deshalb

Ausgezeichnete Straßenlage, lebendige Lenkung und ein mächtiger Motor machen den X5 zu einem sehr angenehmen und komfortablen SUV. Aber ein 5er BMW kann das alles mindestens ebenso gut und ist sowohl in der Anschaffung als auch im Unterhalt deutlich günstiger. Die Sitzhöhe im X5 macht Langstreckenfahrten aber noch entspannter. Das Raumangebot ist noch größer als im Kombi. Der "xDrive"-Allradantrieb gibt dem X5 einen Sicherheitsvorteil bei Schnee und Eis.

Darin liegt der Mehrwert des X5: Wir sprechen hier nicht von einer Edelausführung eines Geländewagens, sondern von einem luxuriösen Reiseauto, das durch seine riesigen Ausmaße noch mehr Platz und Komfort

bietet. In genau diesen Punkten geht der neue X5 noch weiter als sein Vorgänger.



Fazit

Kann der neue BMW X5 die hohen Erwartungen erfüllen? Ist er noch immer das SUV mit der besten Straßenlage auf dem Markt? Die Antwort auf beide Fragen ist aus vollem Herzen: "Ja". Das Aussehen des X5 ist moderner geworden und dazu wurde er noch zum Siebensitzer aufgewertet. Das Interieur ist deutlich schöner geworden und besser verarbeitet und auch die Elektronik hat die Aufwertung bekommen, die sie dringend nötig hatte.

Die Fahreigenschaften sorgen nicht mehr für den gleichen Wirbel, wie sie das beim alten X5 taten, denn auch die Konkurrenz hat nicht geschlafen. Trotzdem hat der X5 weiterhin einen Vorsprung, denn bei der neuen Version haben sich Lenkung und Straßenlage weiter verbessert. Unter den angebotenen Motoren ist der Dreiliter Diesel zu empfehlen, weil er am günstigsten ist und am besten zum Auto passt. ■



Technische Daten

BMW X5 (2007 - 2013) 3.0d

Maße und Gewichte



Länge x Höhe x Breite	485 x 193 x 177 cm
Radstand	293 cm
Leergewicht	2.180 kg
Anhänger	750 kg
Bremsgewicht Anhänger	2.700 kg
Tankinhalt	85 l
Gepäckraum	620/1750 l
Reifen	255/55R18

Motor und Leistung



Motorinhalt	2993 cc
Zylinder / Ventile	6/4
Max. Leistung	235 PS @ 4000 U/min
Drehmoment	520 Nm @ 2000 U/min
Antrieb	Allradantrieb
Beschleunigung 0 - 100 km/h	8,3 Sek.
Höchst- geschwindigkeit	216 Km/h
Durchschnittlicher Verbrauch	8,7 l / 100 km
Vebrauch Stadt	11,3 l / 100 km
Verbrauch außerhalb der Stadt	7,2 l / 100 km
CO2 Ausstoß	231 gr. / km

Preis

Preis	€ 51.900
Grundpreis	€ 51.350