



## BMW X5 xDrive30d Automatic (DPF)

Fünftüriger SUV der oberen Mittelklasse  
(180 kW / 245 PS)

Der BMW X5 erhielt nach rund dreijähriger Bauzeit sein erstes Facelift. Optisch wirkt der X5 nun etwas frischer auch wenn nur Detailänderungen an Stoßstangen und Scheinwerfer durchgeführt wurden. Unter der Haube arbeitet der weiterentwickelte Dieselmotor mit 10 PS mehr Leistung. Gepaart ist dieser nun mit einer komfortabel abgestimmten 8-Stufen-Automatik. Die Fahrleistungen fallen gut aus, der im ADAC EcoTest ermittelte Verbrauch (8,5 l/100 km) gibt keinen Anlass zur Kritik, auch wenn es nicht ganz für vier Sterne reicht. Das sicher und zugleich komfortabel abgestimmte Fahrwerk mit adaptiven Dämpfern (Aufpreis) zeigt sich langstreckentauglich, die hervorragenden aufpreispflichtigen Komfortsitze und das geringe Geräuschniveau im Innenraum sorgen für entspannte Autobahnnetappen. Leider ist das Fahrzeug in der Anschaffung sehr teuer - 54.200 Euro sind mindestens fällig.

**Karosserievarianten:** **Konkurrenten:** Audi Q7, Lexus RX, Mercedes M-Klasse, Porsche Cayenne, Range Rover

**+** sehr gute Verarbeitung, gutes Platzangebot, hervorragende Komfortsitze (Aufpreis), sichere Fahreigenschaften, gute Fahrleistungen, standfeste Bremsanlage

**-** schlechte Rundumsicht, sehr hohe Kofferraumladekante, großer Wendekreis, Beifahrerairbag-Deaktivierung kostet Aufpreis, schlechte Wirtschaftlichkeit



### ADAC-URTEIL



⊕ Der BMW X5 ist perfekt verarbeitet, das gilt sowohl für die hochwertige Karosserie, die teilweise aus Kunststoff und Aluminium gefertigt ist, aber auch für das Interieur. Dies ist bis ins Detail sehr edel verarbeitet, Zierleisten aus Wurzelholz und mit Leder überzogene Verkleidungen verleihen dem Innenraum eine luxuriöse Note, leider kosten die im Testwagen verbauten optischen Leckerbissen saftigen Aufpreis, serienmäßig rollt der X5 mit Stoffsitzen zum Händler - in dieser Preisklasse fast unverschämt. Der Unterboden ist weitgehend glattflächig, der Motorraum gekapselt, das sorgt für eine gute Aerodynamik und reduziert Motorgeräusche nach außen. Auf dem Dach können bis zu 100 kg Gepäck transportiert werden, optional auch auf einer Dachreling (im Testwagen vorhanden). Die Anhängelast des X5 30d beträgt stolze 3.500 kg, wählt man die aufpreispflichtige Anhängerkupplung, findet man an Bord auch ein spezielles ESP-Programm (Anhänger-ESP) für den Hängerbetrieb. Dadurch eignet sich der X5 sehr gut als Zugfahrzeug. Die maximale Zuladung fällt mit 592 kg sehr großzügig aus. Der X5 ist serienmäßig mit Runflat- Reifen ausgerüstet, mit denen bei einer Reifenpanne aus einer Gefahrensituation gefahren werden kann. Sie bieten allerdings nur eine begrenzte Mobilität. Die untere Karosseriekante ist zwar ringsum mit einer dünnen, schwarzen Kunststoffschutzleiste umgeben, ein wirklicher Schutz gegen kleine Parkrempler geht aber nicht davon aus. Die Türen werden immerhin durch schmale unlackierte Leisten gegen Parkrempler geschützt. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung mit einbezogen. Dank des im Einfüllstutzen integrierten Fehlbetankungsschutzes können teure Reparaturen durch versehentliches Tanken von Ottokraftstoff vermieden werden.

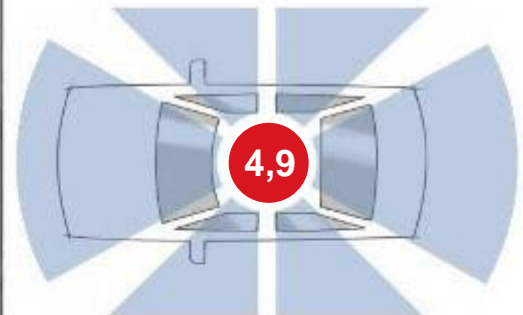
⊖ Ein Reserverad ist nicht lieferbar, es findet sich leider auch kein Wagenheber an Bord.

Aufgrund der gegenüber Limousinen etwas höheren Sitzposition hat man einen etwas besseren Überblick auf das Verkehrsgeschehen. Jedoch ist die Karosserie nicht besonders übersichtlich, besonders nach hinten sieht man aufgrund der hoch angesetzten Heckscheibe und den nicht versenkbaren Kopfstützen wenig. Hindernisse hinter dem Fahrzeug sind so gut wie nicht zu sehen, die Rückfahrkamera sollte deshalb unbedingt mitbestellt werden.

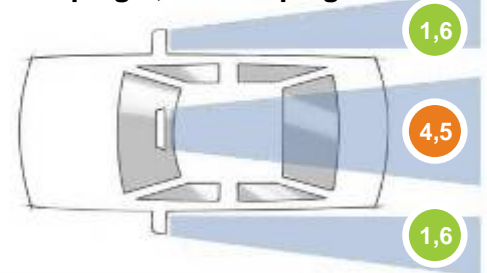


Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen erschweren die Sicht nach hinten.

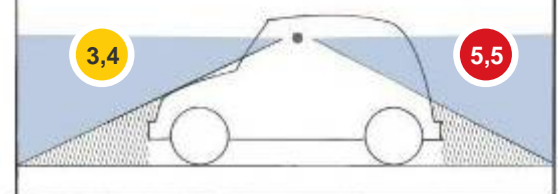
### Rundumsicht



### Innenspiegel, Außenspiegel



### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

⊕ Für den BMW X5 sind einige Systeme zur Sichtverbesserung erhältlich, leider müssen die meisten als teure Extras bestellt werden. Die optionalen Xenonscheinwerfer leuchten die Fahrbahn homogen und weitreichend aus, ebenfalls optional gibt es diese auch mit dynamischem Kurven- und Abbiegelicht. In der Aufpreisliste findet sich auch ein Fernlichtassistent, welcher verkehrsabhängig das Fernlicht ein- und ausschaltet und den Fahrer somit entlastet.

Ein Bildsensor an der Innenseite des Vorderspiegels überwacht den Verkehr und die Lichtverhältnisse. Anhand der Sensorbilder entscheidet der Assistent, ob das Fernlicht eingeschaltet werden kann. Bei vorausfahrendem und entgegenkommendem Verkehr sowie bei ausreichenden Lichtverhältnissen wird das Fernlicht automatisch ausgeschaltet. Parksensoren für vorne und hinten sollten aufgrund der nicht besonders übersichtlichen Karosserie unbedingt mitbestellt werden. Eine Heckkamera und zwei Kameras in den Außenspiegeln, die jeweils ein Bild links und rechts vom Fahrzeug liefern und das Herausfahren aus engen Lücken erleichtern können sind auch zu haben. Die Kameras erzeugen ein Bild in Bird-View Position, das bedeutet, man sieht das Fahrzeug von oben und den umliegenden Bereich. Auch wenn die Bird-View Ansicht im Alltagsbetrieb recht wenig bringt, interessant ist diese Technik allemal. Die großen Außenspiegel besitzen einen asphärischen Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel besser erkannt werden können. Der Innenspiegel bietet zwar nur ein mäßiges Blickfeld nach hinten, blendet aber wie auch die Außenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht von nachfolgenden Fahrzeugen automatisch ab (Außenspiegel gegen Aufpreis).

⊖ Bei der Rundumsichtmessung schneidet der X5 schlecht ab. Vor allem nach hinten und nach schräg hinten wird die Sicht stark eingeschränkt. Die sehr breiten Dachsäulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen sind dafür verantwortlich. Die vorderen A-Säulen fallen dagegen noch recht schmal aus.

### 3,0 Ein-/Ausstieg

⊕ Das schlüssellose Komfortzugangssystem (Aufpreis) ermöglicht den Zugang zum Fahrzeug durch einfaches Mitführen des Schlüssels; gestartet wird per Knopfdruck. Die Türaufhalter sind stark genug ausgelegt, um die Türen auch an Steigungen offen zu halten. Haltegriffe am Dachhimmel sind für alle außen sitzenden Insassen vorhanden.

⊖ Das Ein- und Aussteigen ist nicht die Stärke des BMW X5. Vorne treten vor allem der hohe Türschweller und der große Abstand vom Sitz zur Schwelleraußenkante negativ in Erscheinung. Man muss förmlich in das Fahrzeug hinein klettern. Auch hinten ist der Zustieg nur akzeptabel, hier stört ebenfalls der hohe Türschweller. Insbesondere beim Aussteigen muss man regelrecht vom Wagen herabsteigen.

### 2,3 Kofferraum-Volumen\*

⊕ Das Kofferraumvolumen des X5 (ohne aufpreispflichtige dritte Sitzreihe) fällt mit 430 l (gemessen bis Gepäckraumabdeckung) für diese Klasse recht groß aus. Klappt man die Rücksitzbank um, stehen üppige 755 l zur Verfügung (gemessen bis Fensterunterkante). Der X5 kann gut bis zum Dach beladen werden.



Der Kofferraum bietet mit 430 l Volumen großzügig Platz fürs Gepäck.

## 2,7 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die zweigeteilte Heckklappe lässt sich gegen Aufpreis elektrisch öffnen - allerdings nur der obere Teil, der untere muss separat geöffnet werden. Die Öffnungsweite der Heckklappe kann in fünf Stufen über das iDrive eingestellt werden. Dies soll vermeiden, dass die Klappe oben an der Decke (Garage etc.) anstößt, was wegen der enormen Höhe sonst leicht passieren könnte. Das Format des Kofferraums ist praktisch, allerdings ist er sehr tief und da das Niveau weit oben liegt und zudem der untere Teil der Klappe weit nach außen steht, ist es schwierig Gegenstände die weit vorne liegen noch zu erreichen.

– Die Ladekante liegt auf 81 cm Höhe vom Boden aus. Das ist sehr hoch, daher ist es mühsam, schwere Gegenstände (Getränkekisten etc.) einzuladen.

## 2,2 Kofferraum-Variabilität

+ Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt einfach und ohne großen Kraftaufwand nach vorne umlegen, dabei entsteht ein ebener Ladeboden. Wählt man das aufpreispflichtige Ablagenpaket, findet man unter dem Kofferraumboden ein großes und mehrere kleine Fächer zum Aufbewahren von losen Gegenständen. Zudem gibt es Spannbänder und vier Verzurrösen, welche sich auf einer Schiene verschieben lassen. Bei umgeklappter Rückbank kann ein Trennnetz eingehängt werden, welches Gegenstände im Kofferraum daran hindert, bei einer starken Bremsung nach vorne zu rutschen.

## 1,6 INNENRAUM

### 0,8 Bedienung

Viele Fahrzeugfunktionen werden über das iDrive-System angesteuert. Das benötigt eine gewisse Eingewöhnung und lenkt während der Fahrt vom Verkehr ab, auch wenn es in sich überwiegend logisch und übersichtlich aufgebaut ist.

+ Fast alle Bedienelemente des BMW X5 sind vorbildlich angeordnet, die Bedienkonzepte einwandfrei gelöst. Lenkrad und Sitze sind elektrisch einstellbar und mit der Memory-Funktion verknüpft. Der Scheibenwischer wird über einen Regensensor gesteuert, das Fahr- und sogar das Fernlicht (Aufpreis) werden auf Wunsch automatisch ein- und ausgeschaltet. Die Instrumente sind übersichtlich gegliedert und klar gestaltet, die Ablesbarkeit ist sehr gut. Um den Fahrer weniger vom Verkehr abzulenken, informiert ein Head-up-Display (Aufpreis) über die Geschwindigkeit und zahlreiche weitere Details, wie Navigation und Tempomat. Die Bedienelemente der Klimaanlage sind gut angeordnet und einfach in der Handhabung. Für alle vier Mitfahrer gibt es Leseleuchten. Auch das Angebot an sinnvollen Ablagen vorne und hinten ist groß. Insgesamt ist die Ergonomie im BMW X5 sehr gut. Das Navigationssystem (Aufpreis) ist einfach in der Handhabung (mittels iDrive), könnte aber etwas weniger träge bei der Zieleingabe sein. Die Betriebszustände werden sowohl im Instrumentenkombi als auch im großen Navigationsbildschirm angezeigt.

– Das Handschuhfach ist klein geraten und besitzt ein unpraktisches Format. Es fehlt eine Kontrollleuchte für das Abblendlicht. So weiß man bei aktiver Fahrlichtautomatik nie, ob das Licht nun eingeschaltet ist, oder nicht.



**Der Fahrerplatz überzeugt durch hervorragende Verarbeitung und ausgezeichneter Funktionalität.**

---

## 1,8 Raumangebot vorne\*

⊕ Vorne finden Personen bis knapp 1,90 m Größe ausreichend Platz, bei größeren Leuten kann es eng mit den Beinen werden. Wegen der enormen Innenbreite wird das Raumgefühl subjektiv als sehr angenehm empfunden.

---

## 2,6 Raumangebot hinten\*

Der X5 besitzt serienmäßig hinten zwei vollwertige Sitze und einen schmalen Mittelsitz, der allenfalls als Notsitz genutzt werden kann. Gegen Aufpreis sind zwei zusätzliche Sitze im Kofferraum erhältlich (nicht im Testwagen verbaut). Die Beinfreiheit im Fond reicht für Personen bis 1,85 m Größe (Fahrsitz auf 1,85 m große Personen eingestellt). Dank der großzügigen Innenbreite fällt auch hinten das subjektive Raumgefühl gut aus.



Auf den hinteren äußeren Sitzplätzen finden Personen bis 1,85 m Körpergröße ausreichend Platz. Der mittlere Sitzplatz dagegen ist zu schmal und für längerer Fahrten kaum geeignet.

---

## 1,4 KOMFORT

---

### 1,8 Federung

⊕ Das im Testwagen verbaute Adaptive Drive sorgt dank elektronischer Dämpferkontrolle und dynamischen Wankausgleich für hohen Fahrkomfort. Der X5 durchfährt sowohl lange, als auch kurze Bodenwellen souverän, ohne dabei nachzuschwingen oder die Insassen mit harten Schlägen zu malträtieren. Nur grobe Unebenheiten (z.B. Kanaldeckel) werden etwas stärker bis zu den Insassen durchgereicht. Die Stuckerneigung hält sich trotz der großen 19 Zoll Felgen in Grenzen. Dank dem dynamischen Wankausgleich fällt die Seitenneigung auch bei schneller Kurvenfahrt für einen großen SUV erstaunlich gering aus. Gegen Aufpreis ist auch eine Luftfederung für die Hinterachse erhältlich.

---

### 1,1 Sitze

⊕ Die aufpreispflichtigen Komfortsitze lassen sich individuell für jeden Fahrertyp einstellen. Beide vorderen Sitze sind vielfach elektrisch einstellbar, die Einstellungen lassen sich individuell abspeichern (Memory-Funktion). Dabei können auch Länge und Neigung der Sitzfläche, sowie Position und Intensität der Lendenwirbelstütze optimal den Bedürfnissen angepasst werden. Die vorderen Sitze bieten erstklassigen Sitzkomfort, sie sind straff und dennoch bequem gepolstert und bieten den Insassen eine sehr gute Körperunterstützung. Hinten sind die Sitze auch gut konturiert, allerdings fällt die Schenkelunterstützung nicht optimal aus, da die Sitzfläche zu nahe am Boden ist und die Beine dadurch angewinkelt werden müssen.

⊖ Die mit feinem Leder überzogenen Sitze sind nicht perforiert und dadurch wenig atmungsaktiv. Gegen Aufpreis ist aber eine gut funktionierende Sitzlüftung für die Vordersitze lieferbar.

---

### 1,5 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum ist sehr niedrig. Selbst bei Autobahntempo halten sich Windgeräusche in Grenzen. Der Dieselmotor hält sich akustisch stets zurück, selbst bei höheren Drehzahlen.

## 1,2 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

⊕ Die Heizung ist kräftig und sorgt vorne wie hinten in sehr kurzer Zeit für angenehme Temperaturen. Mit der aufpreispflichtigen 2-Zonen Klimaautomatik können sich Fahrer und Beifahrer getrennt individuell die Luft- und Temperaturverteilung einstellen. Gegen weiteren Aufpreis ist auch eine 4-Zonen Klimaautomatik erhältlich (nicht im Testwagen). Die serienmäßige Klimaautomatik sorgt auch bei heißer Witterung für rasche Abkühlung. Ein Luftgütesensor schaltet automatisch auf Umluftbetrieb, wenn die Qualität der Außenluft schlechter wird. Diese Funktion ist ebenso wie der Aktivkohlefilter bei Wahl der 2-Zonen Klimaautomatik enthalten.

## 1,2 MOTOR/ANTRIEB

### 1,5 Fahrleistungen\*

⊕ Der 245 PS starke Dieselmotor mit 540 Nm Drehmoment sorgt stets für kräftigen Vorschub. Überholmanöver können so in kurzer Zeit absolviert werden.

## 1,0 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Reihensechszylinders mit Common-Rail-Einspritzung kann überzeugen. Es dringen so gut wie keine Vibrationen oder lästige Brummfrequenzen bis in den Innenraum.

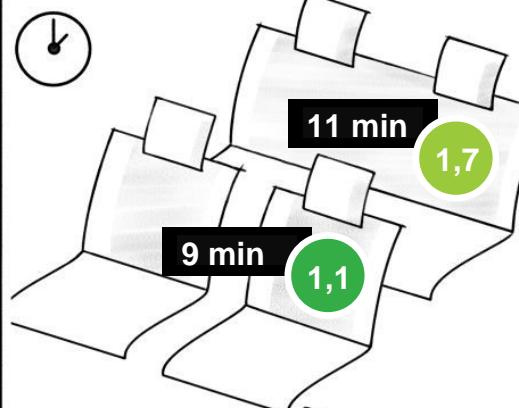
## 1,2 Schaltung

⊕ Die Achtgang-Automatik mit Tiptronic-Funktion schaltet passend, weitgehend ruckfrei und situationsgerecht. Sie ist optimal auf die Motorcharakteristik abgestimmt. Die Schaltzeiten fallen gering aus. Bei ruhiger Fahrweise werden möglichst niedrige Drehzahlen gewählt, um den Verbrauch zu senken. Bei sportlicher Fahrweise nutzt die Automatik das gesamte Drehzahlband des Motors.

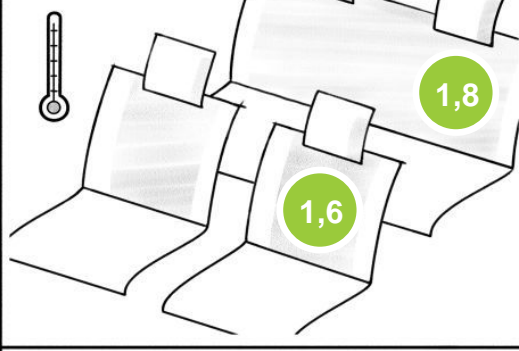
## 1,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Achtgang-Automatikgetriebes passen sehr gut zur Leistungscharakteristik des Dieselmotors. Für jede Geschwindigkeit und Fahrsituation steht eine geeignete Übersetzung zur Verfügung. Dank der acht Gänge müssen die Gänge nicht so weit gespreizt werden, trotzdem können die Drehzahlen bei hohen Geschwindigkeiten niedrig gehalten werden - das kommt vor allem dem Verbrauch zu Gute und vermittelt den Insassen einen stressfreien Eindruck.

### Heizungsansprechen



### Maximale Heizleistung

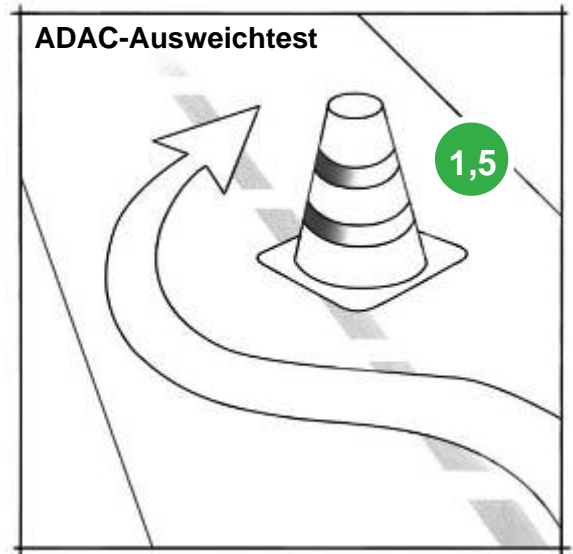


Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

## 1,7 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,6 Fahrstabilität

⊕ Der X5 besitzt dank des ausgeklügelten xDrive-Antriebs und dem dynamischen Wankausgleich ein sicheres und agiles Fahrverhalten. Fast wie auf Schienen folgt der Wagen spontan den Lenkbewegungen und zeigt auch in schnelleren Kurven eine sportlich solide Straßenlage, fast ohne Seitenneigung. Gut schneidet der X5 auch beim ADAC-Ausweichtest ab. Das Fahrzeug untersteuert zwar leicht, bleibt aber dank früher und effektiver ESP-Eingriffe immer beherrschbar. Der intelligente Allradantrieb verteilt die Antriebskräfte individuell je nach Fahrsituation auf alle vier Räder. Dadurch sind trotz des hohen Drehmoments des Motors so gut wie keine Traktionsprobleme vorhanden.



### 1,8 Kurvenverhalten

⊕ Auch in schnell gefahrenen Kurven verhält sich der X5 kursstabil und weitgehend neutral. Gelangt man an die physikalischen Grenzen, schiebt das Fahrzeug leicht über alle vier Räder, der Grenzbereich liegt dabei auf hohem Niveau und ist dennoch breit genug, um noch reagieren zu können. Der BMW ist dadurch perfekt beherrschbar und wird zudem vom elektronischen Stabilitätssystem DTC unter Kontrolle gehalten.

Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

### 2,4 Lenkung\*

⊕ Die Lenkung im X5 spricht um die Mittellage spontan an und zeigt eine gute Mittenzentrierung. Trotz der recht direkten Auslegung reagiert sie bei hohem Autobahntempo nicht nervös. Die Zielgenauigkeit und das Lenkgefühl sind gut, der Kraftaufwand beim Rangieren recht gering. Gegen Aufpreis ist auch eine Aktivlenkung lieferbar, welche die Lenkübersetzung automatisch der Fahrgeschwindigkeit anpasst und für ein noch präziseres Fahrgefühl sorgt (nicht im Testwagen verbaut).

⊖ Mit knapp 13 m fällt der Wendekreis sehr groß aus, selbst für ein Fahrzeug dieser Klasse.

### 1,2 Bremse

⊕ Der Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand beträgt nur 34,5 m (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, 255/50R19). Das ist für ein derartig großes und schweres Fahrzeug ein herausragender Wert. Die Bremse zeigt sich selbst nach mehrmaligen Bremsungen sehr standfest. Die Dosierbarkeit und das Ansprechen sind sehr gut.

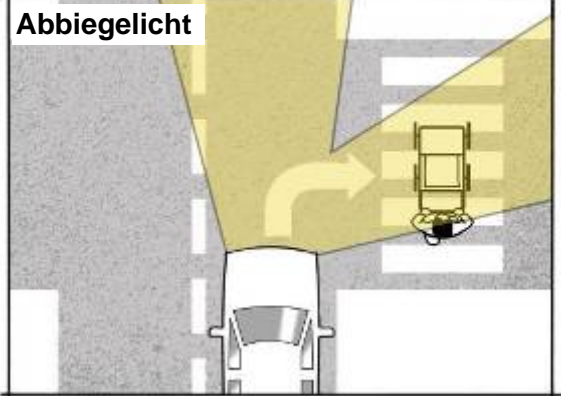
## 2,0 SICHERHEIT

### 1,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

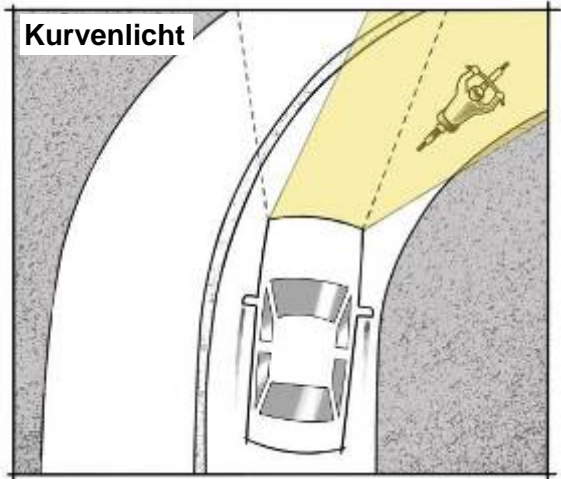
⊕ Der X5 ist mit der Stabilitätskontrolle DSC ausgestattet, zudem mit einem elektronischen Bremsassistent. Die Runflat-Bereifung bietet ein Plus an Sicherheit für den Fall einer Reifenpanne während der Fahrt. Serienmäßig ist auch das indirekt messende Reifendruckkontrollsystem, welches über Raddrehzahlvergleich einen Druckverlust an einem Rad erkennt und dem Fahrer meldet. Xenonscheinwerfer mit dynamischem Kurven- und Abbiegelicht (Aufpreis) verbessern die Sicht bei Nacht erheblich. Die Bremsleuchten blinken bei einer starken Verzögerung. Dadurch wird dem nachfolgenden Verkehr frühzeitig eine Gefahrensituation signalisiert. Zudem wird nach dem Stillstand des Fahrzeugs automatisch die Warnblinkanlage aktiviert. Das Head-Up-Display (Aufpreis) projiziert die Geschwindigkeit sowie weitere wichtige Informationen in die Windschutzscheibe und verringert dadurch die Zeiten, in denen der Fahrer den Blick vom Verkehr abwenden muss. Gegen Aufpreis ist aktive Geschwindigkeitswarnung "Adaptive Cruise Control" erhältlich, welche automatisch den Abstand zum Vordermann hält. Leider ist im X5 kein automatisches Notbremssystem verbaut. Eine Aktivlenkung und ein Spurhalteassistent sind ebenfalls lieferbar.

### 1,6 Passive Sicherheit - Insassen

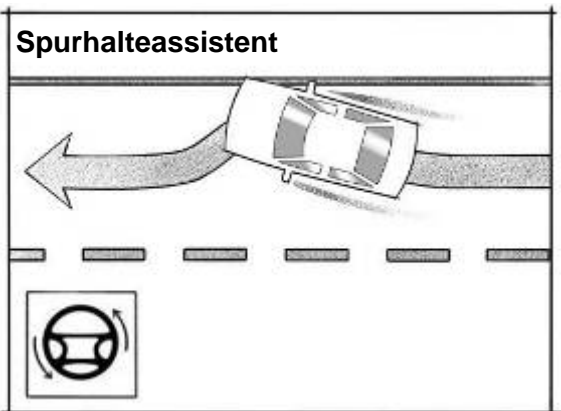
⊕ Der X5 besitzt allein schon aufgrund seines hohen Eigengewichts und der soliden Karosserie ein hohes Maß an Insassenschutz. Dieser wird noch verbessert durch Front-, Seiten- und durchgehende Kopfairbags. Die vorderen, aktiven Kopfstützen schützen Insassen vor einem Schleudertrauma bei einem Heckaufprall. Vorne werden die Passagiere optisch und akustisch daran erinnert, sich anzuschnallen, hinten fehlt dieses Feature. Die hinteren Kopfstützen reichen in der Höhe nur für 1,70 m große Personen, zudem sind die Kopfstützen etwas zu weit vom Kopf entfernt, um optimal wirken zu können. An den stabilen Türgriffen kann im Falle eines Unfalls hohe Zugkraft aufgebracht werden, um eventuell verklemmte Türen zu öffnen. Der X5 besitzt gegen Aufpreis (Navigationssystem Professional) ein automatisches Notrufsystem (im BMW Assist enthalten), welches bei Airbagauslösung oder Tastendruck (am Dachhimmel angebrachte Notruftaste) automatisch eine Sprechverbindung zur BMW Service-Zentrale herstellt.



**Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.**



**Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.**



**Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.**



Bei Bedarf sendet diese einen Notruf an die Rettungsleitstelle weiter und hält eine Sprechverbindung mit den verletzten Insassen bis die Rettungskräfte eintreffen. Die ersten drei Jahre ist dieser Service kostenfrei, danach verlangt BMW leider saftige jährliche Gebühren.

## 2,1 Kindersicherheit

**+** Der X5 eignet sich auf den beiden hinteren Sitzplätzen sehr gut für die sichere und lagestabile Befestigung von Kindersitzen - auch Mittels Isofix mit zusätzlichen Ankerhaken. Auch Sitze mit besonders hohem Gurtbedarf können sicher montiert werden, kurze und feste Gurtschlösser sorgen für eine leichte Montage und verbessern den Halt. Auch der hintere Mittelsitz eignet sich zum Befestigen von Kindersitzen, auch wenn dieser recht schmal ausfällt und somit die Gurtanlenkpunkte einen geringen Abstand zueinander haben. Es passen aber nicht drei Kindersitze nebeneinander. Alle Fensterheber besitzen einen früh eingreifenden Einklemmschutz.

**-** Unverständlich, dass BMW in einem Fahrzeug in diesem Preissegment immer noch Aufpreis für den Deaktivierungsschalter für die Beifahrerairbags verlangt. Da dieser im Testwagen nicht verbaut war, dürfen hier generell keine Kindersitze auf dem Beifahrersitz befestigt werden. Die Gurtschlösser der Rücksitze sind nicht verwechslungssicher.

## 3,5 Fußgängerschutz

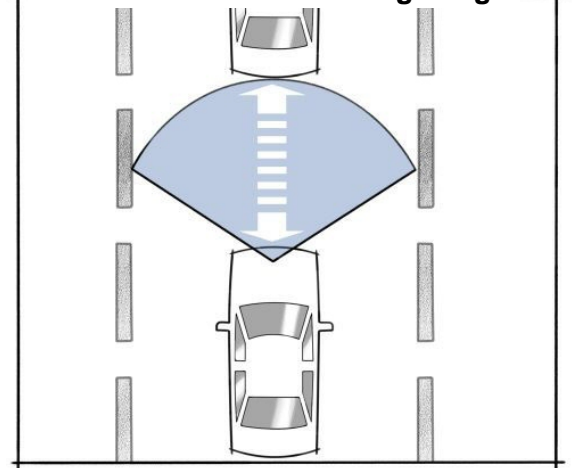
Die bullig hohe Frontpartie kann bei Unfällen mit Fußgängern ein erhöhtes Verletzungsrisiko darstellen.

## 2,7 UMWELT/ECOTEST

### 3,5 Verbrauch/CO2\*

Der Verbrauch des BMW X5 30d fällt mit 8,5 l/100 km durchschnittlich aus. Mit einem gemessenen CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 224 g/km werden beim EcoTest 25 Punkte erreicht. In der Stadt verbraucht das große SUV 9,9 l/100 km, außerorts 6,8 l/100 km und auf der Autobahn 9,1 l/100 km.

### Automatische Abstandsregelung



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

### Headup-Display



In die Windschutzscheibe werden Geschwindigkeit, Navigationshinweise und andere Informationen eingespiegelt. Dadurch muss der Blick nicht mehr so stark von der Straße nach unten auf den Tacho gesenkt werden, außerdem entfällt die Anpassung der Augen (Akkommodation) auf die unterschiedlichen Entfernungen von Fahrbahn und Kombi-Instrument.

## 1,8 Schadstoffe

+ Der Schadstoffausstoß des X5 30d fällt niedrig aus. Nur die Anteile an Stickoxiden (NO<sub>x</sub>) im Abgas sind im Autobahnzyklus leicht erhöht. Es reicht aber trotzdem für 42 Punkte bei den Schadstoffen. Insgesamt muss sich der X5 30d mit 67 Punkten und drei Sternen im EcoTest begnügen.

## 4,2 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 2,9 Betriebskosten\*

Der noch durchschnittliche Verbrauch an Dieselmotorkraftstoff zieht akzeptable Betriebskosten nach sich.

### 3,9 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Der BMW besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Gemäß Hersteller ist im Schnitt alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ein kleiner - alle 60.000 km oder alle vier Jahre ein großer Service fällig. Der Diesel-Rußpartikelfilter ist gemäß Hersteller auf eine Laufleistung von mindestens 200.000 km ausgelegt.

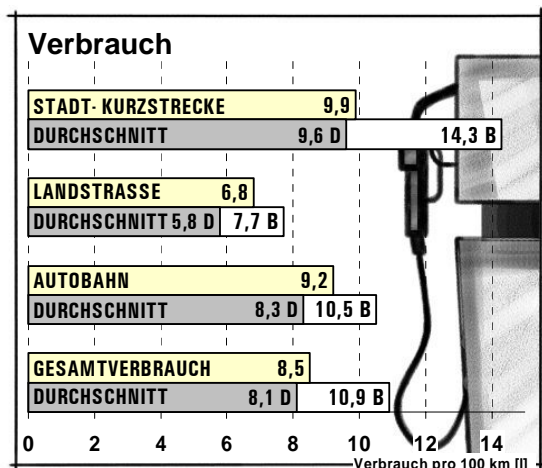
- + Die langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. BMW verbaut nach eigenen Angaben durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.
- Die Werkstattstundenpreise sind teuer und die Kosten für Reifenersatz sehr hoch, was auch der Grund für die schlechte Benotung ist. Zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie (es gilt lediglich die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).

### 1,7 Wertstabilität\*

- + Dem BMW X5 30d kann prozentual gesehen ein guter Restwertverlauf vorausgesagt werden.

### 4,8 Kosten für Anschaffung\*

- Der BMW X5 ist ein teures Vergnügen. Selbst in der getesteten Basismotorisierung ist das große SUV nicht unter 54.200 Euro erhältlich. Fast schon typisch BMW fällt die Sonderausstattungsliste auch beim X5 enorm aus. Teilweise sind die Aufpreise deutlich überzogen und kaum gerechtfertigt. Besonders unverständlich ist, dass BMW sogar für Ausstattungsdetails wie eine Beifahrerairbag-Deaktivierung noch 40 Euro Aufpreis verlangt - in den meisten Fahrzeugen, welche teilweise nur ein fünftel in der Anschaffung kosten als der X5 ist diese serienmäßig. Sehr empfehlenswert ist der Kauf von aktiven Sicherheitselementen welche teilweise auch im Paket (Innovationspaket) erhältlich sind.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

5,5

## Fixkosten\*

– Sehr teuer zeigt sich das Fahrzeug bei den Fixkosten. Neben den hohen jährlichen KFZ-Steuern von 435 Euro gesellen sich sehr hohe Versicherungsbeiträge.

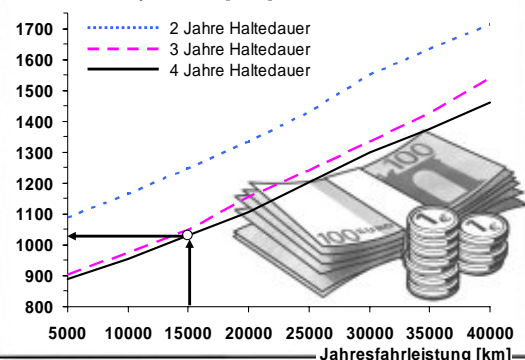
4,6

## Monatliche Gesamtkosten\*

– Die absoluten monatlichen Kosten fallen sehr hoch aus. Vor allem der hohe Anschaffungspreis und die enormen Fixkosten schlagen hier negativ zu Buche. Da kann auch der prozentual gesehen recht günstige Restwertverlauf nichts daran ändern, den in absoluten Zahlen ist dieser aufgrund des hohen Anschaffungspreis ebenfalls sehr hoch.

## Gesamtkosten

Gesamtkosten pro Monat [EUR]



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1031 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	xDrive35i	xDrive50i	X5 M	xDrive30d	xDrive40d
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2979	8/4395	8/4395	6/2993	6/2993
Leistung [kW(PS)]	225(306)	300(408)	408(555)	180(245)	225(306)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	400/1200	600/1750	680/1500	540/1750	600/1500
0-100 km/h[s]	6,8	5,5	4,7	7,6	6,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	235	240	250	210	236
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	11,2 SP	13,6 SP	15,1 SP	8,5 D	8,6 D
CO2 [g/km]	236	292	325	195	198
Versicherungsklassen KH/VK/TK	23/26/30	23/29/30	24/32/31	24/29/30	24/29/30
Steuer pro Jahr [Euro]	292	432	498	435	441
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1135	1527	2051	1031	1129
Preis [Euro]	54.900	73.400	105.900	54.200	61.800

### Aufbau

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
C = Cabriolet  
RO = Roadster  
KB = Kombi

KT = Kleintransporter  
TR = Transporter  
GR = Großraumlimousine  
BU = Bus  
GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

### Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel  
FG = Flüssiggas  
G = Erdgas

## DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2993 ccm
Leistung	180 kW(245 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	540 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	RF255/55R18V
Reifengröße (Testwagen)	<b>255/50R19V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>12,8 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>4,5 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	34,6 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>8,5 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>9,9/ 6,8/ 9,2 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	195g/km / <b>224g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>67dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4857/1933/1776 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>2248 kg/592 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>430 l/755 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/3500 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	85 l
Reichweite	<b>1000 km</b>
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verkehrsschilderkennung (zzgl. Navi Prof.)	320 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	1.550 Euro°
Aktivlenkung	1.130 Euro
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	150 Euro°
Head-Up-Display (zzgl. Xenon)	1.390 Euro°
Kurvenlicht (inkl. Abbiegelicht)	480 Euro°
Niveauregulierung	790 Euro
Parkhilfe, elektronisch (PDC)	810 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (zzgl. Sportlenkrad)	520 Euro°
Tempomat	Serie
Xenonlicht	1.200 Euro°

### INNEN

3. Sitzreihe (inkl. Niveauregulierung)	1.980 Euro
Beifahrerairbag deaktivierbar	40 Euro
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	4.000 Euro°

### AUSSEN

Anhängerkupplung	910 Euro
Lackierung Metallic	980 Euro°
Schiebe-Hubdach	1.700 Euro

° im Testwagen vorhanden

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>150 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>84 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>159 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>637 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>1.030 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	24/29/30
Grundpreis	54.200 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

1,9

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,4</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>1,7</b>
Verarbeitung	1,2	Fahrstabilität	1,6
Sicht	2,6	Kurvenverhalten	1,8
Ein-/Ausstieg	3,0	Lenkung*	2,4
Kofferraum-Volumen*	2,3	Bremse	1,2
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,7	<b>Sicherheit</b>	<b>2,0</b>
Kofferraum-Variabilität	2,2	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,8
<b>Innenraum</b>	<b>1,6</b>	Passive Sicherheit - Insassen	1,6
Bedienung	0,8	Kindersicherheit	2,1
Raumangebot vorne*	1,8	Fußgängerschutz	3,5
Raumangebot hinten*	2,6	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,7</b>
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	3,5
<b>Komfort</b>	<b>1,4</b>	Schadstoffe	1,8
Federung	1,8		
Sitze	1,1	<b>WIRTSCHAFTLICHKEIT</b>	<b>4,2</b>
Innengeräusch	1,5	Betriebskosten*	2,9
Klimatisierung	1,2	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,9
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,2</b>	Wertstabilität*	1,7
Fahrleistungen*	1,5	Kosten für Anschaffung*	4,8
Laufkultur	1,0	Fixkosten*	5,5
Schaltung	1,2	Monatliche Gesamtkosten*	4,6
Getriebeabstufung	1,0		

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen