



BMW X5 xDrive30d BluePerf. Automatic (DPF)

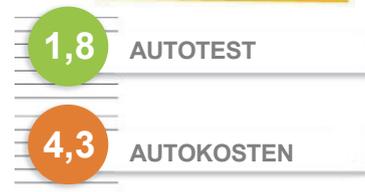
Fünftüriges SUV der oberen Mittelklasse
(190 kW / 258 PS)



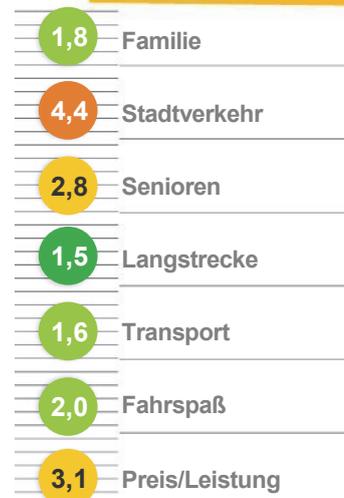
Das Urgestein unter den SUV, der BMW X5, wurde neu aufgelegt und steht nun unter der Typbezeichnung F15 beim Händler. Das Design ist vertraut: Bereits bei der ersten Begegnung erkennt man das BMW SUV sofort als X5. Und doch ist der große BMW an allen Ecken und Enden deutlich schicker und sportlicher geworden. Verarbeitung und Komfort sind auf absolutem Top-Niveau, wenn der X5 auch nicht ganz so luxuriös federt wie die Limousinen und Kombis aus dem Hause BMW - er kämpft doch mit deutlich höheren ungefederten Massen. Die optionalen Komfortsitze hingegen hinterlassen ein makelloses Bild. Der kräftige Sechszylinder-Diesel mit 190 kW/258 PS und die Achtgang-Sportautomatik harmonisieren hervorragend und sorgen trotz des hohen Fahrzeuggewichts (2,2 Tonnen Leergewicht) für sehr gute Fahrleistungen. Das Fahrverhalten ist unkritisch, die Traktion durch den serienmäßigen xDrive-Allradantrieb mustergültig. Das Sicherheitsniveau ist erfreulich hoch, gegen Aufpreis gibt es alle erdenklichen Assistenzsysteme. Das Vergnügen X5 xDrive 30d beginnt bei knapp 60.000 Euro. Wer sein SUV allerdings ordentlich ausstatten mag, der legt fünfstelligen Beträge oben drauf. **Karosserievarianten:** keine. **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, hohes Sicherheitsniveau
- schlechte Rundumsicht, sehr hohe Kofferraumladekante, großer Wendekreis, sehr hohe Unterhaltskosten, relativ hoher Verbrauch/CO2-Ausstoß

ADAC-URTEIL



Zielgruppencheck



Stand: November 2013
Text: Stefan Giuliani

Verarbeitung

Der BMW X5 ist perfekt verarbeitet, das gilt sowohl für die hochwertige Karosserie, aber auch für das Interieur.

⊕ Die Karosserie besteht mit sauber eingepassten Teilen, ordentlich ausgeführten Schweißnähten und einer gründlichen Versiegelung. Im Innenraum überzeugen edle Materialien wie Holz, Aluminium und hochwertiges Leder. Gegen Aufpreis gibt es auch in Keramik eingefasste Drehknöpfe. Die Verarbeitung ist bis in Detail sehr solide. Der Unterboden ist weitgehend glattflächig, der Motorraum gekapselt, das sorgt für eine gute Aerodynamik und reduziert Motorgeräusche nach außen. An den Seiten sind tief unten robuste Kunststoffleisten verbaut. Die Karosseriefalze an den Türen überragen diese aber deutlich und sind somit ungeschützt. Hinten können Teile des Stoßfängers separat getauscht werden. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung mit einbezogen. Dank des im Einfüllstutzen integrierten Fehlbetankungsschutzes können teure Reparaturen durch versehentliches Tanken von Ottokraftstoff vermieden werden. Die Türausschnitte sind mustergültig abgedichtet. Die Schweller könnten aber noch besser gegen Kratzer geschützt werden.

Alltagstauglichkeit

⊕ Der X5 xDrive 30d glänzt bei einem Tankvolumen von 85 Liter mit einer möglichen Reichweite von über 1.100 Kilometern. Auf der Dachreling können bis zu 100 kg Gepäck transportiert werden. Die Anhängelast des X5 beträgt stolze 2.700 kg. Ungebremste Anhänger sind bis 750 kg erlaubt. Wählt man die aufpreispflichtige Anhängerkupplung, findet man an Bord auch ein spezielles ESP-Programm (Anhängers-ESP) für den Anhängerbetrieb. Die maximale Zuladung fällt mit 570 kg großzügig aus. Im Innenraum sitzen vier Personen sehr bequem. Der hintere Mittelsitz sollte aber nur als Notsitz angesehen werden. Der X5 ist serienmäßig mit Runflat-Reifen ausgerüstet, mit denen bei einer Reifenpanne aus einer Gefahrensituation gefahren werden kann. Sie bieten dann aber nur eine begrenzte Mobilität.

⊖ Ein Reserverad ist nicht lieferbar, es findet sich leider auch kein Wagenheber an Bord. Die große Karosserie macht das SUV vor allem in der Stadt sehr unhandlich.

Sicht

Auch der neue X5 wurde nicht wesentlich übersichtlicher konzipiert als sein Vorgänger. Viele elektronische Helfer unterstützen aber dabei das Unfallrisiko zu minimieren.

⊕ Aufgrund der hohen Sitzposition hat man einen guten Überblick auf das Verkehrsgeschehen. Die Fahrzeugenden können recht ordentlich abgeschätzt werden. Serienmäßig beleuchtet der X5 die Fahrbahn mit Xenon-Scheinwerfern. Diese können optional mit Kurven- und Abbiegelicht ausgestattet werden. Dann ist auch ein blendfreier Fernlichtassistent an Bord, der andere Verkehrsteilnehmer abdunkelt und nur noch in seltenen Fällen das Fernlicht abschaltet. Diese Lichttechnik sorgt für hervorragende Ausleuchtung, auch unter schwierigen Sichtverhältnissen.



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

Wem das nicht genügt, kann gegen weiteren Aufpreis LED-Scheinwerfer bestellen. Diese bieten eine Lichtfarbe, die dem Tageslicht sehr nahe kommt und einen deutlich niedrigeren Energiebedarf. Parksensoren für vorne und hinten sollten aufgrund der nicht besonders übersichtlichen Karosserie unbedingt mitbestellt werden. Eine Neuerung bei BMW: Bei niedriger Geschwindigkeit werden die Parksensoren automatisch aktiviert. 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. 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.

⊖ Bei der Rundumsichtmessung schneidet der X5, wie auch schon sein Vorgänger, 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. Hindernisse hinter dem Fahrzeug sind so gut wie nicht zu sehen, die Rückfahrkamera sollte deshalb unbedingt mitbestellt werden.

2,9 Ein-/Ausstieg

Hohe Sitze sorgen normalerweise für bequemes Einsteigen. Beim X5 hat man aber etwas über das Ziel hinaus geschossen. Er mag erklommen werden.

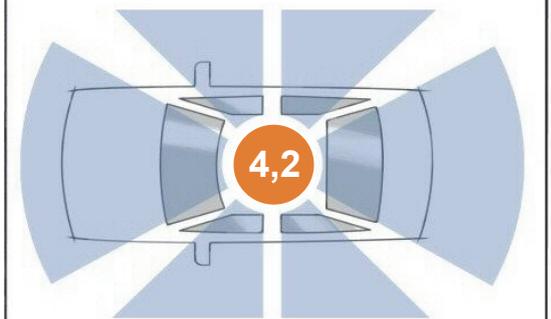
+ Das schlüssellose Komfortzugangssystem (Aufpreis) ermöglicht den Zugang zum Fahrzeug durch einfaches Mitführen des Schlüssels; gestartet wird per Knopfdruck. Die Türrasten sind stark genug ausgelegt, um die Türen auch an Steigungen offen zu halten, hinten dürfte die Rastung aber etwas feiner sein. Die hinteren Türausschnitte sind riesig, allerdings behindert die geöffnete Tür unnötig den Zustieg. Haltegriffe am Dachhimmel sind für alle außen sitzenden Insassen vorhanden. Nachts wird das komplette Umfeld des SUV beleuchtet (bei Option Komfortzugang).

⊖ Vorn 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.

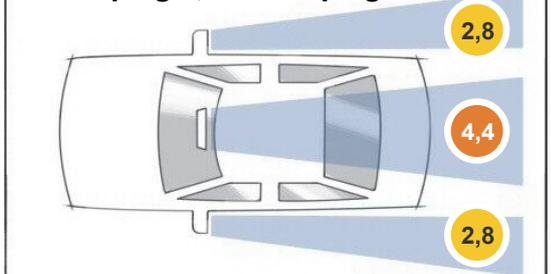
2,1 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraumvolumen des X5 fällt mit 425 l (gemessen bis Gepäckraumabdeckung) für diese Klasse recht groß aus. 14 handelsübliche Getränkekisten kann man hinter den Rücksitzen stapeln.

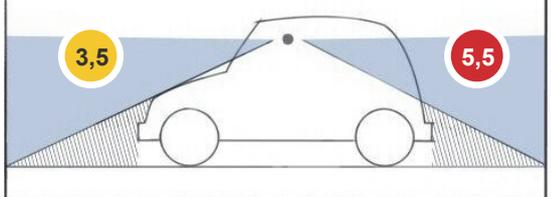
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.



Der Kofferraum bietet mit 425 l Volumen großzügig Platz fürs Gepäck.

+ Klappt man die Rücksitzbank um, stehen üppige 780 l zur Verfügung (gemessen bis Fensterunterkante). Der X5 kann gut bis zum Dach beladen werden. Nutzt man den maximalen Laderaum bis zum Dach, so stehen fast 1.700 Liter Volumen zur Verfügung.

2,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Die zweigeteilte Heckklappe öffnet und schließt serienmäßig automatisch - 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. Voll geöffnet schwingt sie sehr weit nach oben und stört selbst sehr groß gewachsene Personen nicht. Die Ladeöffnung erlaubt auch sperriges Gepäck. 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. Beim Ausladen stört keine Kante, die überwunden werden muss.

- Die Ladekante liegt auf 79 cm Höhe vom Boden aus. Das ist sehr hoch, daher ist es mühsam, schwere Gegenstände (Getränkekisten etc.) einzuladen.

1,8 Kofferraum-Variabilität

+ Die Rücksitzlehnen lassen sich dreigeteilt einfach und ohne großen Kraftaufwand nach vorne umlegen, dabei entsteht ein ebener Ladeboden. Wählt man das aufpreispflichtige Ablagenpaket, findet man die vielfältigsten Möglichkeiten 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 vorn zu rutschen.

1,3 INNENRAUM

0,9 Bedienung

Viele Fahrzeugfunktionen werden über das iDrive-System angesteuert. Das benötigt eine gewisse Eingewöhnung, auch wenn es in sich überwiegend logisch und übersichtlich aufgebaut ist. Auch im X5 ist jetzt auf dem Bedienknopf des iDrive ein Touchpad angebracht, auf das man Buchstaben und Zahlen schreiben kann. Diese werden vom System automatisch erkannt.

+ Fast alle Bedienelemente des BMW X5 sind vorbildlich angeordnet, die Bedienkonzepte gut gelöst. Lenkrad und Sitze sind elektrisch einstellbar und mit der Memory-Funktion verknüpft. Die Pedale sind optimal angeordnet, das stehende Gaspedal erlaubt eine sensible Bedienung. Der Startknopf ist zwar gut angeordnet, wird aber leider vom neu gestalteten, massiven Wischerhebel und der Lenkradspeiche komplett verdeckt. Der Scheibenwischer wird über einen Regensensor gesteuert, das Fahr- und Fernlicht (Aufpreis) werden auf Wunsch automatisch gesteuert. Die Fahrassistenzsysteme werden jetzt alle zentral über eine Taste in der Mittelkonsole gesteuert. Eine Statusleuchte zeigt an, ob sie alle in Betrieb sind oder einzelne Systeme deaktiviert sind. Nach dem Motorstart werden sie automatisch wieder alle eingeschaltet.



Der Fahrerplatz überzeugt durch hervorragende Verarbeitung und ausgezeichneter Funktionalität.

Die Instrumente sind übersichtlich gegliedert und klar gestaltet, die Ablesbarkeit ist sehr gut. Für alle wichtigen Parameter sind Anzeigen vorhanden. Alle Türen und Klappen werden elektronisch überwacht und dem Fahrer signalisiert, wenn sie nicht korrekt verschlossen sind. 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. Alle Bedienelemente sind einwandfrei beleuchtet. Eine Ambientebeleuchtung, deren Farbe im System ausgewählt werden kann, sorgt für ein angenehmes Raumgefühl bei Nacht. Auch das Angebot an sinnvollen Ablagen vorn und hinten ist groß. In den Türtaschen finden auch große Flaschen ihren Platz. Die Cupholder und der Aschenbecher können mit einem durchgehenden Rollo abgedeckt werden, das wiederum eine rutschfreie Ablage für Handy etc. darstellt. Bereits das Harman Kardon-Soundsystem sorgt für hervorragenden Raumklang. Legt man noch knapp 3.000 Euro für das Bang & Olufsen System drauf, so fühlt man sich wie im Konzertsaal. Insgesamt ist die Ergonomie im BMW X5 sehr gut. Das Navigationssystem (Aufpreis) ist einfach in der Handhabung (mittels iDrive), die Kartendarstellung ist einwandfrei. Das optionale ACC-System hält automatisch Abstand zum Vordermann und entlastet somit den Fahrer auf längeren Strecken.

– Sind die vorderen Türen voll geöffnet, so können sie von angeschnallten Passagieren kaum erreicht werden. Die Gurtschlösser können neben der üppigen Mittelkonsole schlecht erreicht werden.

1,5 Raumangebot vorne*

+ Vorn finden Personen bis knapp 1,90 m Größe ausreichend Platz. Die Sitzhöhe würde auch noch deutlich größere Insassen erlauben. Wegen der enormen Innenbreite wird das Raumgefühl subjektiv als sehr angenehm empfunden.

1,3 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). Hinten sitzt man auch mit einer Körpergröße von 1,90 m bequem. Die Beinfreiheit würde sogar noch größere Personen erlauben. Dank der großzügigen Innenbreite fällt auch hinten das subjektive Raumgefühl gut aus.



Auf den hinteren äußeren Sitzplätzen finden Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz.

3,5 Innenraum-Variabilität

Für den X5 wird optional eine dritte Sitzreihe angeboten.

1,5 KOMFORT

1,9 Federung

Im X5 kann optional das adaptive Fahrwerkspaket Comfort bestellt werden, das neben einstellbaren Stoßdämpfern eine Niveauregulierung an der Hinterachse beinhaltet (im Testwagen vorhanden).

Alternativ wäre das adaptive Fahrwerkspaket Dynamic erhältlich, das die Antriebskräfte individuell auf die Hinterräder verteilt und einen Wankausgleich besitzt. Als dritte Option gibt es das adaptive Fahrwerkspaket Professional, dass alle zuvor genannten Ausstattungen vereint.

⊕ 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 in Grenzen. Werden dem X5 lange Federwege abgefordert, so glänzt er mit beispielhaftem Komfort. Muss die Federung schnell ansprechen, so reagiert sie etwas ruppig. Hier spürt man deutlich die hohen ungefederten Massen. Auch ohne Wankausgleich fällt die Seitenneigung der Karosserie erstaunlich gering aus. Kopfsteinpflaster bringt den großen BMW absolut nicht aus der Ruhe.

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. Der obere Bereich der Lehne kann noch einmal separat geknickt werden und die Seitenwangen sind individuell einstellbar. Die vorderen Sitze bieten erstklassigen Sitzkomfort, sie sind straff und dennoch bequem gepolstert und bieten den Insassen eine sehr gute Körperunterstützung. Der Fahrer sitzt entspannt, der nicht benötigte linke Fuß findet eine großzügig Ablage vor. 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.

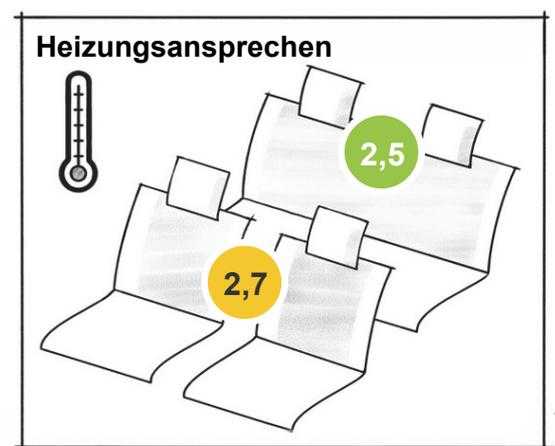
⊖ Die mit feinem Leder überzogenen Sitze sind nicht perforiert und dadurch wenig atmungsaktiv. Gegen Aufpreis ist aber eine gut funktionierende Sitzlüftung für die Vordersitze lieferbar.

1,3 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum ist sehr niedrig. Bei 130 km/h werden auf Kopfhöhe der vorderen Insassen nur 65,7 dB(A) gemessen. Selbst bei Autobahntempo halten sich Windgeräusche in Grenzen. Der Dieselmotor hält sich akustisch stets zurück, selbst bei höheren Drehzahlen - nur um die 3.000 Touren wirkt er etwas knurrig.

1,5 Klimatisierung

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



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

1,2 MOTOR/ANTRIEB

1,5 Fahrleistungen*

⊕ Der 190 kW/258 PS starke Dieselmotor mit 560 Nm Drehmoment sorgt stets für kräftigen Vortrieb. Überholmanöver können so in kurzer Zeit absolviert werden. Beim Zwischensprint von 60 auf 100 km/h vergehen nur 4,2 Sekunden.

1,5 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. Nur rund um die 3.000 Touren wirkt der Selbstzünder etwas knurrig, in allen anderen Bereichen läuft er vorbildlich.

0,8 Schaltung

⊕ Die Achtgang-Sport-Automatik mit Tip-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. Wer sich nicht auf die sehr gut abgestimmte Automatik-Funktion verlassen will, der kann am Schalthebel und über Schaltwippen am Lenkrad manuell eingreifen.

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. Bei 130 km/h dreht der Motor mit nur 2.100 Umdrehungen pro Minute.

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 Fahrstabilität

⊕ Der X5 besitzt nicht zuletzt dank des ausgeklügelten xDrive-Antriebs ein sicheres und agiles Fahrverhalten. Optional kann noch ein aktiver Wankausgleich (Dynamic Drive) bestellt werden (nicht im Testwagen), der den großen SUV noch stabiler macht. Fast wie auf Schienen folgt der Wagen spontan den Lenkbewegungen und zeigt auch in schnelleren Kurven eine sportlich solide Straßenlage mit wenig 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.

2,5 Lenkung*

⊕ Die Lenkung im X5 spricht um die Mittellage spontan an und zeigt eine gute Mittenzentrierung. Bereits bei sehr kleinen Lenkwinkeln reagiert die Lenkung nur leicht verzögert und baut für einen SUV auffallend viel Seitenführung auf beiden Achsen auf. 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.

1,7 Bremse

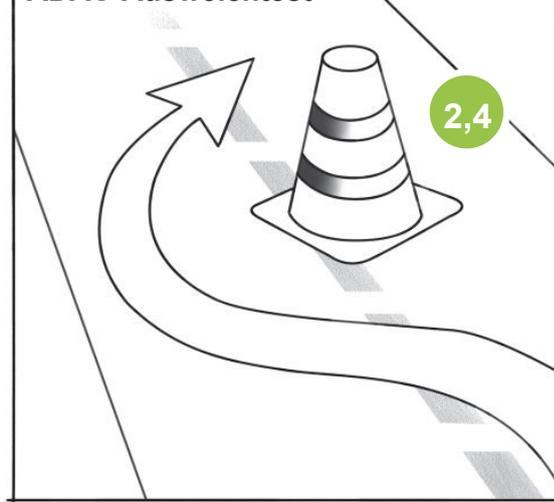
⊕ Der Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand beträgt nur 36,1 m (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Good Year Eagle F1 der Größe 255/50 R19 W). Die Bremse zeigt sich selbst nach mehrmaligen Bremsungen sehr standfest. Die Dosierbarkeit und das Ansprechen sind sehr gut. Auch beim Bremsen in leichten Kurven bleibt das Fahrzeug sauber in der Spur.

1,2 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

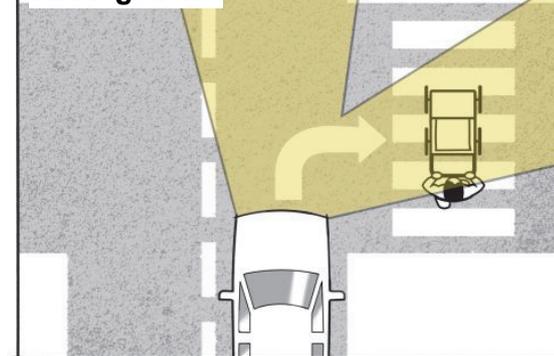
⊕ Der X5 ist mit der Stabilitätskontrolle DSC ausgestattet. Zudem gibt es einen elektronischen Bremsassistent, der gegen Aufpreis auch eine drohende Kollision erkennt und dann die Bremskraft dementsprechend erhöht, um eine Kollision möglichst zu verhindern. Das System reagiert aber auf der Autobahn gelegentlich etwas sensibel auf Fahrzeuge, die sich auf der anderen Fahrspur befinden. 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 (Serie) 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.

ADAC-Ausweichtest



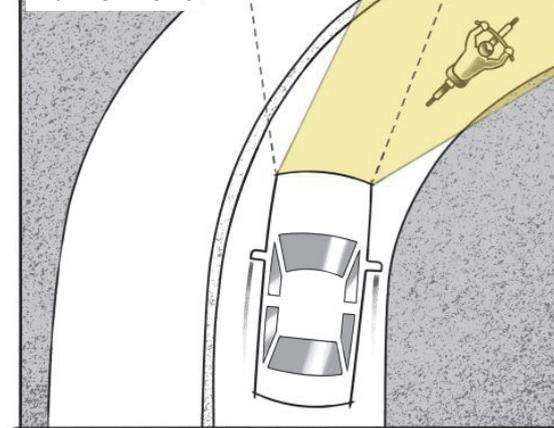
Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Abbiegelicht



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.

Kurvenlicht



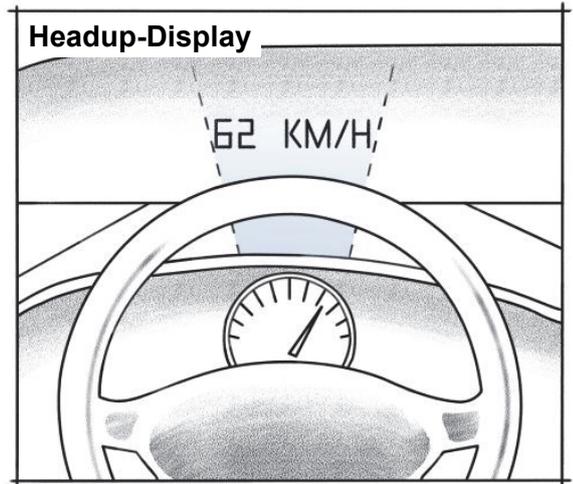
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

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 die aktive Geschwindigkeitsregelung "Adaptive Cruise Control" erhältlich, welche automatisch den Abstand zum Vordermann hält. Dieses System gibt dem Fahrer auch eine Kollisionswarnung aus und löst im Notfall selbständig eine Bremsung aus. Im City-Bereich werden auch stehende Ziele und Fußgänger erkannt. Eine Aktivlenkung und ein Spurhalteassistent sind ebenfalls lieferbar. Ebenfalls gegen Aufpreis ist ein Nachtsichtassistent an Bord, der dem Fahrer Wärmebild ausgibt, Personen und Tiere markiert und diese mit einem separaten Spot beleuchtet. Ebenso als Option ist ein Spurwechsel-Assistent erhältlich, der den Fahrer vor Autos im toten Winkel warnt. Die LED-Rückleuchten werden auch bei schlechten Sichtverhältnissen gut erkannt. Serienmäßig ist ein Speedlimiter am Bord, mit dem die maximale Fahrgeschwindigkeit begrenzt und somit Tempolimits besser eingehalten werden können. Gegen Aufpreis liest die Frontkamera Verkehrszeichen ab und signalisiert dem Fahrer die wichtigsten Informationen per Monitor oder Head-Up-Display.

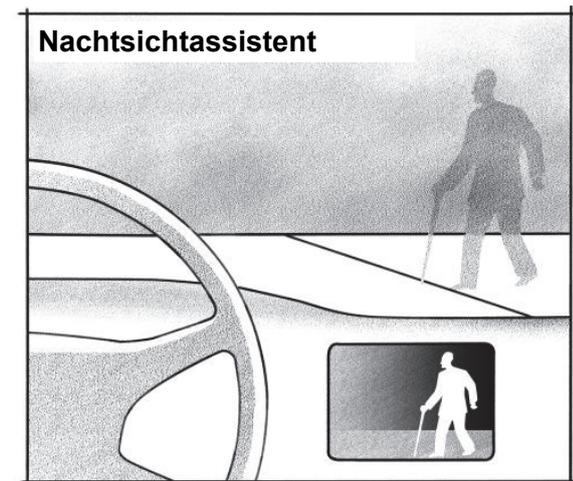
1,1 Passive Sicherheit - Insassen

Ein ADAC Crashtest lag zum Zeitpunkt der Veröffentlichung nicht vor. Dem X5 wird aber ein sehr gutes Crashverhalten prognostiziert.

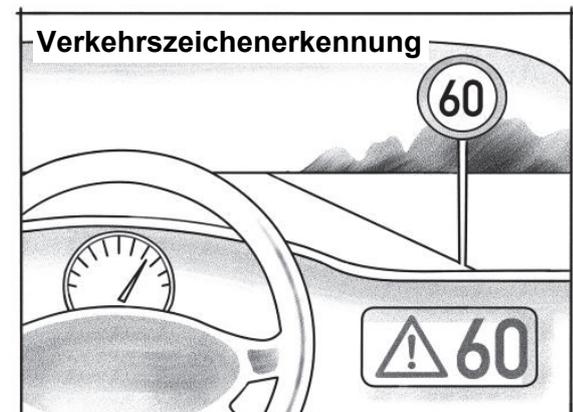
⊕ Der X5 besitzt allein schon aufgrund seines hohen Eigengewichts und der soliden Karosserie ein hohes Maß an Insassenschutz. Dieser wird noch verbessert durch Front-, Seiten- und durchgehende Kopfairbags. Die vorderen Kopfstützen schützen Insassen bis knapp 1,90 Meter zuverlässig vor einem Schleudertrauma bei einem Heckaufprall. Vorn werden die Passagiere optisch und akustisch daran erinnert, sich anzuschnallen, von den hinteren Plätzen bekommt der Fahrer den Anschnallstatus signalisiert. 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. Der X5 besitzt serienmäßig ein automatisches Notrufsystem, welches bei Airbagauslösung oder Tastendruck (am Dachhimmel angebrachte Notruftaste) automatisch eine Sprechverbindung zur BMW Service-Zentrale herstellt. Bei Bedarf sendet diese einen Notruf an die Rettungsleitstelle weiter und hält eine Sprechverbindung mit den verletzten Insassen aufrecht bis die Rettungskräfte eintreffen. Wählt man die Option Active Protection, so werden bei einem drohenden Unfälle unter anderem die Gurte gestrafft und die Fenster geschlossen. Nach einem Aufprall wird das Fahrzeug automatisch bis zum Stillstand abgebremst und somit das Risiko von Folgekollisionen verringert.



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.



Der Fahrer sieht auf einem Display im Cockpit das elektronisch aufgehellte Bild einer nach vorn blickenden Kamera.



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempolimits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

1,6 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. Endlich kann der Beifahrer-Airbag serienmäßig deaktiviert werden. Auch besonders hohe Kindersitze können auf allen Plätzen problemlos befestigt werden. BMW nimmt keine Einschränkungen bei den freigegebenen Kindersitzen vor.
- Die Kindersicherungen der hinteren Türen können auch von Kindern sehr leicht deaktiviert werden. Die Gurtschlösser der Rücksitze sind nicht verwechslungssicher.

2,0 Fußgängerschutz

Ein ADAC Crashtest lag zum Zeitpunkt der Veröffentlichung nicht vor.

- + BMW rüstet den X5 mit einer aktiven Motorhaube aus, die das Verletzungsrisiko von Fußgängern deutlich reduziert.

2,8 UMWELT/ECOTEST

4,2 Verbrauch/CO2*

- Der Verbrauch des BMW X5 xDrive 30d fällt mit 7,5 l/100 km relativ hoch aus. Mit einem gemessenen CO2-Ausstoß von 241 g/km werden beim EcoTest 18 Punkte erreicht. In der Stadt verbraucht das große SUV 8,1 l/100 km, außerorts 6,6 l/100 km und auf der Autobahn 9,1 l/100 km.

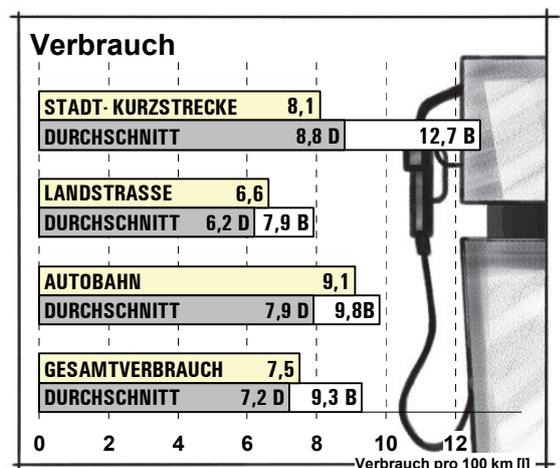
1,4 Schadstoffe

- + Der Schadstoffausstoß des X5 30d fällt niedrig aus. Es reicht im ADAC EcoTest zu 46 Punkte bei den Schadstoffen. Insgesamt muss sich der X5 30d mit 64 Punkten und somit drei Sternen im EcoTest begnügen.

4,3 AUTOKOSTEN

2,8 Betriebskosten*

Der relativ hohe Verbrauch an Dieselmotorkraftstoff zieht noch akzeptable Betriebskosten nach sich.



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

3,8 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der BMW besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Gemäß Hersteller ist im Schnitt alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ein kleiner - gar nur 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.

- + BMW spendiert nach eigenen Angaben dem X5 durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.
- Die teuren Werkstattstundenpreise verhindern eine bessere Benotung, zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).

2,0 Wertstabilität*

- + Dem BMW X5 30d kann prozentual gesehen ein guter Restwertverlauf vorausgesagt werden. SUV erfreuen sich großer Beliebtheit, auch als Gebrauchtwagen.

5,5 Kosten für Anschaffung*

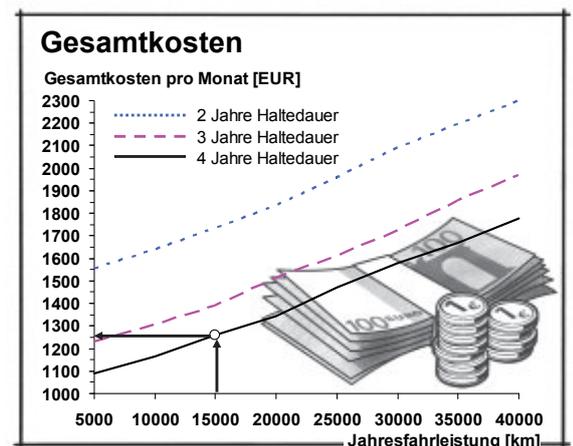
- Der BMW X5 ist ein teures Vergnügen. In der getesteten Basismotorisierung ist das große SUV nicht unter 59.400 Euro erhältlich. Fast schon typisch BMW fällt die Sonderausstattungsliste auch beim X5 enorm aus. Teilweise sind die Aufpreise deutlich überzogen und kaum gerechtfertigt.

5,5 Fixkosten*

- Sehr teuer zeigt sich das Fahrzeug bei den Fixkosten. Neben den hohen jährlichen KFZ-Steuern von 389 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.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1261 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	xDrive35i Automatic	xDrive50i Automatic	sDrive25d BluePerf. Automatic	xDrive25d BluePerf. Automatic	xDrive30d BluePerf. Automatic	xDrive40d BluePerf. Automatic	M50d BluePerf. Sport- Automatic
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2979	8/4395	4/1995	4/1995	6/2993	6/2993	6/2993
Leistung [kW (PS)]	225 (306)	330 (450)	160 (218)	160 (218)	190 (258)	230 (313)	280 (381)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	400/1200	650/2000	450/1500	450/1500	560/1500	630/1500	740/2000
0-100 km/h[s]	6,5	5,0	8,2	8,2	6,9	5,9	5,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	235	250	220	220	230	236	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	8,5 SP	10,4 SP	5,6 D	5,8 D	6,2 D	6,2 D	6,7 D
CO2 [g/km]	197	242	149	154	162	164	177
Versicherungsklassen KH/VK/TK	23/28/31	23/30/31	24/29/31	24/29/31	24/29/31	24/29/31	24/31/31
Steuer pro Jahr [Euro]	234	352	268	278	389	393	419
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1343	1690	1187	1217	1261	1305	1538
Preis [Euro]	59.900	78.800	52.100	54.700	59.400	65.800	84.800

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
E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	2993 ccm
Leistung	190 kW (258 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	560 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	255/55R18
Reifengröße (Testwagen)	255/50R19W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,7/12,8 m
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,1 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,2 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	7,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,1/6,6/9,1 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	162 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	241 g/km
Innengeräusch 130km/h	65,7 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4886/1938/1762 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2195 mm
Leergewicht/Zuladung	2210 kg/570 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	425 l/780 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2700 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	85 l
Reichweite	1130 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	139 Euro
Monatliche Werkstattkosten	90 Euro
Monatliche Fixkosten	213 Euro
Monatlicher Wertverlust	819 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.261 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	24/29/31
Grundpreis	59.400 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● 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 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abstandsregelung, elektronisch	1.550 Euro ^o
Aktivlenkung	1.130 Euro
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (blendfrei)	600 Euro ^o
Head-Up-Display	1.390 Euro ^o
Kurvenlicht	600 Euro ^o
Niveauregulierung (inkl. Dämpfer Contro)	1.800 Euro ^o
Parkhilfe, elektronisch (PDC)	810 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (Driving Assistant)	650 Euro ^o
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	620 Euro ^o
Verkehrsschilderkennung (zzgl. Navi Connected)	320 Euro ^o
Xenonlicht	Serie

INNEN

3. Sitzreihe (inkl. Niveauregu.)	1.980 Euro
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Beifahrerairbag deaktivierbar	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	3.300 Euro ^o

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.200 Euro
Lackierung Metallic	980 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	1.700 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

1,8

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,2	Fahreigenschaften	2,0
Verarbeitung	1,3	Fahrstabilität	1,9
Alltagstauglichkeit	1,8	Lenkung*	2,5
Sicht	2,4	Bremse	1,7
Ein-/Ausstieg	2,9	Sicherheit	1,2
Kofferraum-Volumen*	2,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,4	Passive Sicherheit - Insassen	1,1
Kofferraum-Variabilität	1,8	Kindersicherheit	1,6
Innenraum	1,3	Fußgängerschutz	2,0
Bedienung	0,9	Umwelt/EcoTest	2,8
Raumangebot vorne*	1,5	Verbrauch/CO ₂ *	4,2
Raumangebot hinten*	1,3	Schadstoffe	1,4
Innenraum-Variabilität	3,5		
Komfort	1,5		
Federung	1,9		
Sitze	1,1		
Innengeräusch	1,3		
Klimatisierung	1,5		
Motor/Antrieb	1,2		
Fahrleistungen*	1,5		
Laufkultur	1,5		
Schaltung	0,8		
Getriebeabstufung	1,0		

AUTOKOSTEN

4,3

Betriebskosten*	2,8
Werkstatt- / Reifenkosten*	3,8
Wertstabilität*	2,0
Kosten für Anschaffung*	5,5
Fixkosten*	5,5
Monatliche Gesamtkosten*	4,6

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen