



## BMW X5 xDrive30d Steptronic

Fünftüriges SUV der oberen Mittelklasse (195 kW / 265 PS)

Der BMW X5 war 1999 das erste SUV von BMW. Seit Ende 2018 steht die inzwischen vierte Generation bei den Händlern. Sie wird wie die drei Vorgängermodelle im US-Werk in Spartanburg gefertigt. Optisch haben die Münchner das große SUV nur behutsam verändert, am auffälligsten sind die schmalen Rückleuchten mit LED-Technik. Im Interieur hat sich deutlich mehr getan. Der zentrale Touchscreen thront nun nicht mehr auf dem Armaturenbrett, sondern ist eleganter darin integriert. Neu ist das digitale Kombiinstrument, das anstelle der klassischen Rundinstrumente Geschwindigkeit und Motordrehzahl anzeigt. Das Design ist nicht jedermanns Geschmack, zudem lässt sich die Darstellung nur in geringem Umfang verändern. Spürbare Fortschritte hat der neue X5 bei der Verarbeitungsqualität gemacht. Besonders die verwendeten Materialien im edel anmutenden Innenraum wirken nun wertiger. Hier rangiert der Münchner nun wieder auf Augenhöhe mit der Premium-Konkurrenz. Unter der Haube des Testwagens steckt der bekannte Dreiliter-Diesel, der mit seiner mustergültigen Laufruhe überzeugt und den X5 souverän motorisiert. Die Schadstoffemissionen sind dank der Kombination aus NOx-Speicherkat und einem SCR-System erfreulich niedrig. In Anbetracht von Masse, Größe und den Fahrleistungen fällt der Testverbrauch mit 7,9 l/100 km nicht zu hoch aus. Das optionale Luftfederfahrwerk überzeugt mit gutem Komfort, der allerdings durch die großen 21-Zoll-Räder etwas geschmälert wird. BMW langt beim X5 ordentlich zu. Rund 70.000 Euro muss man locker machen, um das große SUV sein Eigen nennen zu können. Auch der Unterhalt geht ins Geld. Immerhin entschädigt der X5 mit einer umfangreichen Komfort- und Sicherheitsausstattung. **Konkurrenten:** u. a. Audi Q7, Mercedes GLE, Land Rover Range Rover Sport, Volvo XC90, VW Touareg.

- ⊕ **hohe Verarbeitungsqualität, gute Serienausstattung, kräftiger und kultivierter Dieselmotor, hervorragende Automatik, geringe Schadstoffemissionen**
- ⊖ **Schwächen im Ausweichtest, teuer in Anschaffung und Unterhalt, schlechte Rundumsicht**

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,2**

AUTOKOSTEN **4,4**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>2,4</b>
	Stadtverkehr	<b>4,8</b>
	Senioren	<b>2,7</b>
	Langstrecke	<b>2,1</b>
	Transport	<b>2,1</b>
	Fahrspaß	<b>2,3</b>
	Preis/Leistung	<b>3,3</b>

EcoTest ★★☆☆☆

## 2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 1,5 Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie und des Innenraums sowie die verwendeten Materialien zeugen von hoher Qualität. Harter Kunststoff findet sich kaum, die meisten Flächen sind unterschäumt oder wie im Falle des Testwagens sogar mit Leder bezogen (Sitze Serie, Armaturenbrett Option). Umso stärker fallen die Sonnenblenden ins Auge, die ohne Stoffüberzug auskommen müssen. In punkto Verarbeitungsqualität ist nur zu bemängeln, dass die Dachkonsole beim Hindrücken knarzt und die Karosserie im Bereich der Heckklappenöffnung (sichtbare Schweißpunkte und -nähte) etwas nachlässiger gearbeitet ist. Eine Abdeckung würde hier Abhilfe schaffen. Wenig zu kritisieren gibt es auch am Fahrzeugboden. Dieser ist aerodynamisch günstig gestaltet und der Motor vor Verschmutzung geschützt.

### 2,6 Alltagstauglichkeit

⊕ Der 80 l fassende Tank ermöglicht auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von 1.010 km. Mit dem X5 xDrive30d lassen sich gebremste Anhänger bis 3,5 t und ungebremste bis 750 kg ziehen. Die Stützlast beträgt 140 kg und auf dem Dach dürfen bis zu 100 kg transportiert werden. Die zulässige gesamte Zuladung beläuft sich auf 620 kg. Der 22 l große AdBlue-Tank kann einfach über eine Einfüllöffnung neben dem Dieselstutzen befüllt werden.

⊖ In der Stadt oder in engen Parkhäusern erweist sich der 4,92 m lange und 2,23 m breite (inkl. Außenspiegel) BMW als sehr unhandlich. Trotz der optionalen Allradlenkung des Testwagens fällt der Wendekreis mit 12,7 m recht groß aus. Ob und wie gut man bei einer Reifenpanne abgesichert ist, entscheidet man bei der Konfiguration des Autos, denn serienmäßig gibt es keinerlei Hilfe in der Not. Gegen Aufpreis bekommt man aber entweder ein Reifenreparaturset oder auch Reifen mit Notlaufeigenschaften.

### 2,9 Licht und Sicht

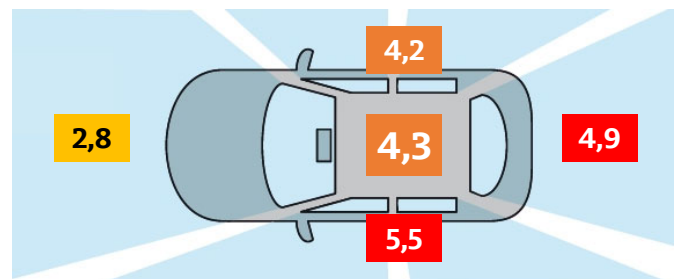
⊕ BMW stattet den X5 serienmäßig mit dem Parking Assist aus, der das Ein- und Ausparken erleichtert. Dazu zählen Parksensoren vorn und hinten, Rückfahrkamera sowie ein Parkassistent (für Längslücken). Zudem verfügen die Abstandswarner über eine Notbremsfunktion, die beim Rückwärtseinparken bis fünf km/h Kollisionen mit einem Hindernis verhindern kann. Eine weitere Neuerung ist der Rückfahrassistent, der die letzten 50 m in Vorwärtsfahrt abspeichert und auf Knopfdruck zurückfährt. Gegen Aufpreis ist auch ein 360-Grad-Kamerasystem erhältlich, das mit einer



Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen verhindern eine akzeptable Sicht nach hinten.

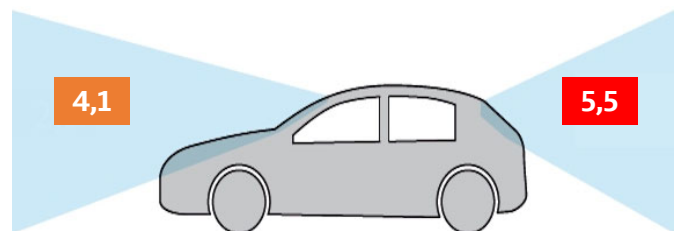
### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



### Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



sehr guten Darstellung punktet. Bereits ab Werk ist der Münchner mit Voll-LED-Scheinwerfern ausgestattet. Gegen Aufpreis stehen zudem adaptive LED-Scheinwerfer mit blendfreiem Fernlichtassistenten, Kurven- und Abbiegelicht sowie variabler Lichtverteilung zur Verfügung. Diese Option ist eine klare Empfehlung und ihren Aufpreis wert. Das deutlich teurere Laserlicht hingegen kann man sich getrost sparen, da bereits das LED-Fernlicht mit sehr großer Reichweite punktet.

⊖ Bei der Rundumsicht schneidet der X5 nicht gut ab. Speziell die Sicht nach schräg hinten fällt aufgrund der breiten C- und D-Säulen schlecht aus. Hindernisse vor und hinter dem

## 2,5 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gelingt dank der großen Türen und der erhöhten Sitzposition recht bequem, allerdings ist der Schwel-ler breit und sehr hoch. Speziell beim Aussteigen macht man sich rasch die Hosenbeine dreckig. Eine Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung ist Serie, gegen Aufpreis gibt es den schlüssellosen Komfortzugang. Neben dem Fahrzeugschlüssel lässt sich der X5 auch mit einem digitalen Schlüssel ent- und verriegeln sowie starten. Dies kann entweder ein kompatibles Smartphone oder eine Karte im Scheckkartenformat sein.

⊕ Serienmäßig beleuchten die Scheinwerfer das Vorfeld und in den Türaußengriffen und der Heckklappe integrierte Lampen den Bereich rund um das Fahrzeug beim Auf- und Absperren sowie per Tastendruck auf der Fernbedienung – das

## 2,2 Kofferraum-Volumen

⊕ Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 400 Liter. Entfernt man die Abdeckung, erweitert sich der Stauraum auf 660 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu 14 Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 775 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.555 Liter Volumen verfügbar. Unter dem Kofferraumboden gibt es einen zusätzlichen 90 Liter großen Stauraum.

## 2,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Auch in der vierten Generation ist die Heckklappe des BMW X5 zweigeteilt. Einen praktischen Vorteil gegenüber einer einteiligen Heckklappe bietet diese Konstruktion jedoch nicht. Im Gegenteil: Möchte man die extrem hohe Ladekante vermeiden, muss zusätzlich zur immerhin elektrisch betätigten oberen Klappe der untere Teil manuell umgeklappt werden (gegen Aufpreis nun erstmals elektrisch zu betätigen). Die untere Heckklappe kann mit bis zu 250 kg beladen werden. Sind beide Teile geöffnet, wartet der X5 mit einer großen Kofferraumöffnung auf. Selbst knapp 1,90 m hohe Personen können darunter stehen, ohne sich den Kopf zu stoßen. Zudem lässt sich die Öffnungshöhe auf einen niedrigeren Wert einstellen.

Wagen sind aufgrund der hohen Fahrzeughöhen nur in großer Entfernung zu sehen. Bei aktiviertem Warnblinker lässt sich die Fahrtrichtung nicht anzeigen.

ist sehr praktisch. Während die vorderen Türen drei Rastungen haben, besitzen die hinteren lediglich zwei. Gegen Aufpreis ist für den X5 eine Soft-Close-Automatik zu haben, die die Türen leise zuzieht.

⊖ Das serienmäßige schlüssellose Zugangssystem funktioniert insgesamt gut, besitzt aber wie viele andere Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless). Das Format des großen optionalen Fahrzeugschlüssels mit Touch-Display ist im Alltag unpraktisch.



Der Kofferraum bietet mit 400 - 1.555 l Volumen ordentlich Platz fürs Gepäck.

Der Kofferraum selbst ist in Anbetracht der Fahrzeuggröße nicht sonderlich lang und hoch.

⊖ Ist der untere Teil der Heckklappe umgeklappt, ist die Ladekante bereits 78 cm hoch. Dann ist zwar die Ladefläche eben, Gegenstände im Bereich der Rücksitzlehnen lassen sich allerdings kaum erreichen. Ist lediglich das obere Teil geöffnet, beträgt die Ladekante 96 cm. Ist der X5 mit der optionalen Luftfederung ausgestattet, kann das Heck per Knopfdruck um vier Zentimeter abgesenkt werden.

## 2,1 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Lehnen der Fondsitze sind dreigeteilt umlegbar, dann ergibt sich eine ebene Ladefläche. Entriegelt werden die Lehnen entweder oben am Sitz oder vom Kofferraum aus. Zieht man dort die links und rechts angebrachten Hebel, klappen die Lehnen automatisch um. An Ablagemöglichkeiten mangelt es

im Kofferraum. Man findet lediglich ein Fach unter dem Ladeboden (entfällt beim Siebensitzer) sowie Taschenhaken vor. Ordert man das optionale Gepäckraumpaket, gibt es u. a. ein Netz für die linke Ablagennische sowie ein Gepäcknetz. Ein Trennnetz ist serienmäßig an Bord.

## 1,7 INNENRAUM

### 1,8 Bedienung

⊕ Im neuen X5 kommt die neueste Generation des BMW Operating Systems zum Einsatz, der Name iDrive hat in diesem Zusammenhang ausgedient. Die Bedienung des behutsam weiterentwickelten Systems erfolgt über den gut zur Hand liegenden iDrive-Controller, den gut erreichbaren Touchscreen oder die Sprachsteuerung. Letztere lässt sich durch das Kommando „Hey BMW“ (oder einen eigens gewählten Befehl) aktivieren und versteht auch natürliche Sprache. Das heißt, man muss sich nicht an fest vorgegebene Kommandos halten und auch Dialekte werden von der Spracherkennung verstanden. Zudem verfügt der X5 über eine Gestensteuerung, mit der sich einige wenige Funktionen u. a. Lautstärkeregelung, Annehmen und Ablehnen eines Telefonanrufs) steuern lassen. Schließlich erkennt das BMW Operating System Zahlen und Ziffern, die man mit dem Finger auf der berührungsempfindlichen Fläche des iDrive-Controllers gezeichnet hat. Das BMW-Bediensystem zählt nach wie vor zu den besten auf dem Markt, auch wenn der immer größere Funktionsumfang den Gewöhnungsaufwand und die Handhabung erschweren. Es dauert mitunter, ehe man manche Einstellung in den Tiefen der Untermenüs findet. Positiv hervorzuheben sind nach wie vor die praktischen, frei belegbaren Speichertasten, die um den iDrive-Controller angeordneten Direktwahltasten sowie die Tatsache, dass mittels des Bordcomputers lediglich Informationen abgerufen werden, aber keine Einstellungen vorgenommen werden können.

Neu ist das serienmäßige volldigitale Kombiinstrument, klassische analoge Rundinstrumente gibt es für den X5 nicht mehr. Tachometer und Drehzahlmesser sind im 12,3 Zoll großen Kombiinstrument ganz außen platziert und nehmen im Gegensatz zu den früheren Generationen nicht mehr die zentrale Position ein. Das Tachoband ist ohnehin nur schlecht abzulesen, immerhin gibt es direkt daneben eine numerische Geschwindigkeitsanzeige. In der Mitte ist dauerhaft die Navigationskarte eingeblendet, auch wenn keine Routenführung aktiviert ist. Im Gegensatz zu den meisten Kombiinstrumenten der Konkurrenz lässt sich das BMW-Pendant nur in geringem Umfang konfigurieren und den Wünschen des Fahrers anpassen. Ebenfalls neu ist die Position



**Die Bedienbarkeit ist absolut vorbildlich, die Verarbeitungsqualität verdient auch hier die Bezeichnung Premium.**

des Start-Stopp-Knopfs. Dieser befindet sich nicht mehr rechts vom Lenkrad am Armaturenbrett, sondern ist nun links vom Wählhebel angebracht. Auch diesen hat BMW komplett neu gestaltet. Allerdings liegt er nicht mehr so gut in der Hand wie beim Vorgänger und auch der Knopf für die Parkstellung ist etwas ungünstig, weil recht weit unten auf dem Hebel angeordnet.

Auch die Klimabedieneinheit ist neu gestaltet und befindet sich angenehm weit oben. Weniger gefallen kann allerdings, dass die Temperatur nun nicht mehr über Drehregler, sondern über Kippschalter eingestellt wird. Umständlich: Es gibt keine Taste mehr, um die drei Zonen zu synchronisieren. Auch um die Temperatur der aus den mittleren Düsen austretenden Luft anzupassen, gibt es keinen separaten Drehregler mehr. Stattdessen muss man in beiden Fällen das Klimamenu aufrufen.



## 1,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ In punkto Konnektivität können dem neuen X5 derzeit nur wenige Fahrzeuge das Wasser reichen. Neben einem Navigationssystem sind die BMW Connected Drive Services serienmäßig, die genutzt werden können, um e-Mails, Wetterberichte und Nachrichten abzurufen. Das Auto ist dafür mit einer integrierten SIM-Karte ausgestattet. Ebenfalls in jedem X5 steckt ein Navigationssystem inklusive drei Jahren Kartenupdate via Internet. Bluetooth-Freisprechanlage und zwei USB-Anschlüsse (1x Typ A, 1x Typ C) sind stets an Bord, genauso wie 12-V-Steckdosen im Fond, Kofferraum und vorn. Gegen Aufpreis gibt es zwei weitere USB-Anschlüsse (Typ C) sowie zwei Multifunktionshalter im Fond, um z. B. Tablets zu befestigen. Alternativ greift man zum Paket Fond-Entertainment Professional, das zwei 10 Zoll große Touch-Bildschirme an der Rückseite der Vordersitze sowie Blue-ray-

Laufwerk und Anschlüsse für USB, HDMI und Klinkestecker bietet. Um die Wiedergabe der Musik kümmert sich das serienmäßige Soundsystem mit sechs Lautsprechern, gegen hohen Aufpreis ein System von Harman/Kardon (16 Lautsprecher) oder gegen deftigen Aufpreis eines von Bowers & Wilkins (20 Lautsprecher). Ebenfalls Aufpreis kostet der digitale Radioempfang (DAB). Das Smartphone (oder der optionale, handyartige Schlüssel mit Touchscreen) lässt sich auf der aufpreispflichtigen induktiven Ladeschale aufladen. Mittels Touch-Schlüssel oder per App können auch einige Funktionen des Autos ferngesteuert und überwacht werden, zum Beispiel die optionale Standheizung, die Fenster oder die Türen. Ebenfalls Aufpreis kostet der integrierte Garagentoröffner, mit dem das Suchen nach der Fernbedienung entfällt.

## 1,5 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot ist erstklassig, man genießt viel Bewegungsfreiheit. Auf dem Fahrerplatz findet man bis knapp zwei Meter Körpergröße genügend Platz vor, die Kopffreiheit ist

noch üppiger bemessen. Auch die Innenbreite fällt großzügig aus, das sehr gute Raumgefühl wird lediglich durch die breite Mittelkonsole etwas geschmälert.

## 1,7 Raumangebot hinten

⊕ Auch hinten haben selbst großgewachsene Personen genug Platz, erst bei 1,95 m Körpergröße wird es eng. Das Raumgefühl ist großzügig und profitiert besonders von den großen Fensterflächen.



Auf den hinteren äußeren Sitzplätzen finden Personen bis 1,95 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

## 2,3 Innenraum-Variabilität

⊕ Den X5 gibt es gegen Aufpreis auch als Siebensitzer. Ist das SUV mit der dritten Sitzreihe ausgestattet, lassen sich zudem die Lehnen der zweiten Reihe elektrisch in der Neigung verstellen und die Sitze um bis zu 80 mm in Längsrichtung verschieben.

Vorn wie hinten punktet der Münchner mit zahlreichen und gut nutzbaren Ablagemöglichkeiten. Selbst in den Fondtüren finden große Einliter-Flaschen Platz. Das beleuchtete Handschuhfach ist zwar nicht sonderlich groß, lässt sich aber klimatisieren und abschließen.

## 1,7 KOMFORT

### 1,7 Federung

Der neue BMW X5 ist serienmäßig mit einer adaptiven Dämpferregelung ausgestattet. Gegen Aufpreis stehen ein straffer abgestimmtes Fahrwerk (adaptives M Fahrwerk) sowie

das komfortorientierte Luftfederfahrwerk zur Wahl, mit dem der Testwagen ausgestattet ist.

⊕ Das luftgefederte Fahrwerk sorgt für einen guten Federungskomfort. Der könnte sogar noch besser ausfallen, wenn nicht die riesigen 21-Zoll-Räder montiert gewesen wären. Diese sorgen dafür, dass besonders bei niedrigen Geschwindigkeiten Unebenheiten und Einzelhindernisse eine Spur zu deutlich wahrgenommen werden. Auf der Landstraße

sorgt die hoch aufbauende Karosserie und die damit verbundene hohe Sitzposition dafür, dass die Insassen bei seitlichen Verwerfungen spürbar in Bewegung sind. Bodenwellen werden hingegen sehr gut absorbiert, auch auf der Autobahn federt der X5 souverän und bügelt die meisten Unebenheiten weg.

## 1,8 Sitze

Der X5 ist serienmäßig mit Sportsitzen ausgestattet und kann gegen Aufpreis mit den Komfortsitzen des Testwagens ausgestattet werden. In der zweiten Reihe reist man nicht so komfortabel wie vorn. Dafür ist die Rückbank zu schwach konturiert, der Seitenhalt fällt mäßig aus.

⊕ Bereits ab Werk verfügt der X5 über eine elektrische Sitzverstellung (inkl. der Sitzneigung und Lehnenbreite), der Fahrersitz zudem über eine Memory-Funktion. Der Testwagen hatte die optionalen Komfortsitze an Bord, bei denen sich zusätzlich der obere Lehnenbereich und die Oberschenkelauflage verstellen lassen (alles elektrisch). Auch eine

elektrische Vierwege-Lordosenstütze, Komfortkopfstützen sowie Memory-Funktion für den Beifahrer gehören dann zum Ausstattungsumfang. Gegen weiteren Aufpreis gibt es eine Massagefunktion für die Vordersitze, die acht Massageprogramme bietet. Die Komfortsitze sind bequem gepolstert und bieten gleichzeitig guten Seitenhalt. Die breite Mittelarmlehne trägt zur komfortablen Sitzposition bei, auch wenn sie weder in Längsrichtung noch in der Höhe verstellbar ist. Gleiches gilt für die Gurte, die wie bei BMW üblich nicht höhenverstellbar sind.

## 2,1 Innengeräusch

⊕ Der X5 ist aufgrund der aufwändigen Geräuschdämmung - der Testwagen war mit der optionalen Akustikverglasung ausgestattet - selbst bei höheren Geschwindigkeiten ein leises Auto, auch wenn mancher Konkurrent noch besser

abschneidet. Bis auf die mitunter deutlich hörbaren Abrollgeräusche bleibt der Innenraum recht ruhig. Die Messwerte bestätigen diesen Eindruck: Bei 130 km/h beträgt der Geräuschpegel im Innenraum lediglich 65,9 dB(A).

## 1,3 Klimatisierung

⊕ Bereits ab Werk stattet BMW den X5 mit einer Dreizonen-Klimaautomatik aus. Ein Beschlags- und Luftgütesensor gehört ebenso zum Serienumfang wie Luftausströmer für die Fondgäste in der Mitte und an den Seiten. Gegen Aufpreis gibt es auch eine Vierzonen-Regelung. An kalten Tagen sorgen die beheizbaren Vordersitze für Behaglichkeit, gegen Aufpreis gibt

es überdies beheizbare äußere Fondsitze, Lenkradheizung, beheizbare Armauflagen vorn sowie eine Standheizung. An heißen Sommertagen sorgt die optionale Sitzlüftung dafür, dass man auf den Ledersitzen nicht ins Schwitzen kommt. Getönte Scheiben ab der B-Säule und Sonnenrollos schützen gegen Aufpreis vor zu starker Sonneneinstrahlung.

## 1,3 MOTOR/ANTRIEB

### 1,4 Fahrleistungen

⊕ Drei Liter Hubraum, sechs Zylinder, Turbolader, Diesel. Dass bei diesen Randbedingungen genügend Drehmoment und Leistung vorhanden ist, lässt sich schon erahnen. Mit 620 Nm und 265 PS hat der Selbstzünder erstaunlich wenig Mühe, den 2,2 Tonnen schweren Koloss zu beschleunigen. Die Fahrleistungsmessungen im ADAC Autotest bestätigen die

Kraft des Motors, der simulierte Überholvorgang von 60 auf 100 km/h ist in 4,2 s erledigt. Auch beim Anfahrverhalten - gemessen von 15 bis 30 km/h - schneidet der X5 xDrive30d sehr gut ab. BMW gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit flotten 6,5 s an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 230 km/h.

## 1,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Ein Reihensechszylinder ist schlicht eines der laufigsten Aggregate. Selbst als Diesel mit seinem harten Verbrennungsprinzip stören Motorvibrationen nie. Dröhnen oder Brummen ist dem Motor fremd, der Selbstzünder grummelt gefühlt weit entfernt vor sich hin. Die

Leistungsentfaltung ist sehr gut, der Motor hat immer Kraft. Nur bei Vollgas aus sehr niedrigen Drehzahlen braucht das ansonsten spontan ansprechende Aggregat eine Gedenksekunde, hier spielt aber auch die Automatik eine Rolle, da sie erst den richtigen Gang einlegen muss.

## 1,2 Schaltung/Getriebe

⊕ Dass die von ZF zugelieferte Achtgang-Automatik in den BMW-Modellen der letzten Jahre den Stand der Technik definiert, ist keine Neuigkeit. Auch im neuen X5 gefallen die schnellen und kaum merklichen Gangwechsel, außerdem passt der gewählte Gang fast immer zur Fahrsituation. Feinjustieren lässt sich die Getriebesteuerung per Fahrerlebnisschalter, denn im EcoPro-Modus vertraut der BMW noch mehr auf die enorme Durchzugskraft des Diesels, schaltet früher hoch und hält auch beim Beschleunigen den eingelegten Gang. Zusätzlich gibt es eine Segelfunktion. Geht der Fahrer zwischen 25 km/h und 160 km/h vom Gas, wird der Motor vom Antriebsstrang abgekoppelt und der X5 segelt ohne

Schleppmomentverluste dahin. Darüber hinaus werden zur Steuerung des Getriebes auch Navigationsdaten genutzt, um beispielsweise wiederum das Schleppmoment zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit vor Kreuzungen zu nutzen oder aufgrund der Streckenführung unnötige Schaltvorgänge zu vermeiden. Möchte man dennoch lieber selbst die Gänge wählen, kann man dies über die manuelle Gasse des Wählhebels oder gegen Aufpreis per Schaltpaddles am Lenkrad erledigen. Dank der langen Getriebeübersetzung dreht der Motor im größten Gang bei Tempo 130 lediglich mit 1.750 1/min.

## 2,9 FAHREIGENSCHAFTEN

### 3,2 Fahrstabilität

Beim ADAC Ausweichtest kann der X5 nicht überzeugen. Weicht man einem Hindernis mit 90 km/h in einer Notsituation aus, lässt das elektronische Stabilitätsprogramm das kurvenäußere Vorderrad bewusst blockieren, um ein eventuelles Kippen des Fahrzeugs zu verhindern. Dies hat zur Folge, dass der Wagen kurzzeitig nicht lenkbar ist und sich dadurch nicht zurück in die Ausfahrgasse dirigieren lässt. Fährt man das große SUV mit geringer Lenkgeschwindigkeit durch die Pylonengasse, greift das ESP nur dezent ein und der X5 bleibt lenkbar. Allerdings erschwert die variabel übersetzte Integral-Aktivlenkung das Fahren einer sauberen Linie. Im Alltag erweist sich der X5 in Anbetracht von Fahrzeuggröße und -gewicht erstaunlich handlich. Ist man auf kurvigem Gelände dynamischer unterwegs, macht sich die Masse und der hohe Schwerpunkt allerdings in spürbarem Untersteuern und merklichem Wanken bemerkbar.

⊕ Die Traktion ist dank dem serienmäßigen Allradantrieb sehr gut. Ordert man das xOffroad-Paket, bietet der X5 neben einer mechanischen Differenzialsperre vier verschiedene Fahrmodi, die Getriebe, Gaspedal und Allradantrieb an den jeweils gewählten Untergrund (Sand, Fels, Kies oder Schnee) anpassen. Ist das SUV zudem mit der aufpreispflichtigen Luftfederung ausgestattet, lässt sich die Karosserie um bis zu vier Zentimeter hochfahren.

⊖ Reißt man bei höheren Geschwindigkeit ruckartig am Lenkrad, kehrt dieses nicht wie gewünscht rasch in die Nulllage zurück, sondern schwingt mehrmals durch. Dies hat zur Folge, dass der Wagen kurzzeitig instabil wird und sich kräftig aufschaukelt. Es dauert recht lange, ehe sich das SUV beruhigt und wieder geradeaus fährt.

### 2,4 Lenkung

⊕ Neben der Standardlenkung mit geschwindigkeitsabhängiger Lenkkräftunterstützung (Servotronic) gibt es für ein X-Modell erstmals eine Allradlenkung. Der Testwagen ist mit dieser Integral-Aktivlenkung ausgestattet. Diese besteht aus einer Vorderachslenkung mit variabler Übersetzung sowie einer mit bis zu drei Grad mitlenkenden Hinterachslenkung.

Diese Kombination bietet mehrere Vorteile. Durch die direktere Übersetzung bei niedrigen Geschwindigkeiten und die gleichzeitig gegenläufig einschlagenden Hinterräder fällt der Wendekreis bei gleichzeitig geringerem Lenkaufwand kleiner aus (2,4 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag). Bei höherem Tempo wird die Vorderachslenkung indirekter und

gleichzeitig schlagen die Hinterräder gleichläufig ein, wodurch die Fahrstabilität verbessert wird. In der Praxis kann das Lenksystem nicht recht überzeugen. Dies liegt vor allem an der nur mäßigen Zielgenauigkeit. Besonders im Stadtverkehr reagiert der X5 recht giftig auf Lenkbefehle. Wenig Lenkwinkel am Lenkrad führt bereits zu einer deutlichen Richtungsänderung. Auf kurvenreichen Landstraßen fällt es ebenfalls schwer, den erforderlichen Lenkwinkel vorherzusehen, weshalb im Kurvenverlauf oftmals Korrekturen am Lenkrad erforderlich sind. Gut gelungen ist den Entwicklern hingegen die Zentrierung, die zum speziell für ein BMW-Modell guten Geradeauslauf beiträgt. Bei höheren Geschwindigkeiten vermittelt das Lenkrad ein gutes Lenkgefühl und eine ordentliche Rückmeldung über den Straßenzustand.

## 2,8 Bremse

Die Bremsanlage bringt den immerhin mehr als zwei Tonnen schweren Wagen aus 100 km/h nach 36,2 m zum Stehen (Mittel aus zehn Vollbremsungen). Die Bremse spricht dabei gut an und lässt sich fein dosieren.
























## 1,5 SICHERHEIT

### 0,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Schon serienmäßig ist der BMW X5 mit vielen Helferlein ausgestattet, die das automobilen Leben sicherer machen. Von 5 bis 250 km/h bremst er selbständig, wenn er eine drohende Kollision mit einem Fahrzeug erkennt und der Fahrer auf die vorausgegangene Warnung nicht reagiert. Auch Passanten werden von dem System erkannt, bis zu einer Geschwindigkeit von 65 km/h leitet das SUV bei einer drohenden Kollision autonom eine Vollbremsung ein. Tempomat und Limiter - beide mit Übernahme der Geschwindigkeitsbegrenzung - sind ebenso stets an Bord wie ein Spurhalteassistent. Optional kann aber noch deutlich aufgerüstet werden. Ein bis 210 km/h funktionierender Abstandsregeltempomat hilft auf langen Strecken. Zum Paket Driving Assistant gehören ein Totwinkel-Assistent, Querverkehrswarnung beim Rückwärtsfahren sowie Heckkollisionswarner. Noch umfangreicher ist das Paket Driving Assistant Professional.

Es umfasst zusätzlich den Abstandsregeltempomaten inkl. der automatischen Übernahme der Geschwindigkeitsbegrenzung, Lenk- und Spurführungsassistent, Querverkehrswarnung vorn, Ausweichassistent und Kreuzungsassistent. Zudem warnt das System bei Verkehrsschildern (z. B. Stopp- und Einfahrverbotsschilder) und Ampeln. Ebenfalls in der Aufpreisliste findet man ein Nachtsichtsystem sowie ein vollfarbiges Head-Up-Display, das auch Kartenausschnitte anzeigen kann.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	Option
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie



## 1,6 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der ADAC Crashtest vom Dezember 2018 bescheinigt dem BMW X5 einen guten Insassenschutz, der mit 89 Prozent der Punkte bewertet wird. Front- und Seitenairbags vorn, ein Knieairbag für den Fahrer sowie über die ganze Fahrzeugflanke reichende Kopfairbags sind an Bord. Die Kopfstützen reichen vorn für 1,95 Meter große Personen, hinten ist man bis 1,80 m Körpergröße geschützt. Nach einem Unfall bremsst das Auto

selbstständig schnellstmöglich zum Stillstand ab und setzt über die integrierte SIM-Karte einen Notruf ab, außerdem wird, wenn möglich, eine Sprechverbindung zur Rettungsleitstelle hergestellt. Gegen Aufpreis sorgen crashvorbereitende Maßnahmen (Gurtstraffung, Schließen der Fenster) für einen erhöhten Schutz der Insassen beim Aufprall.

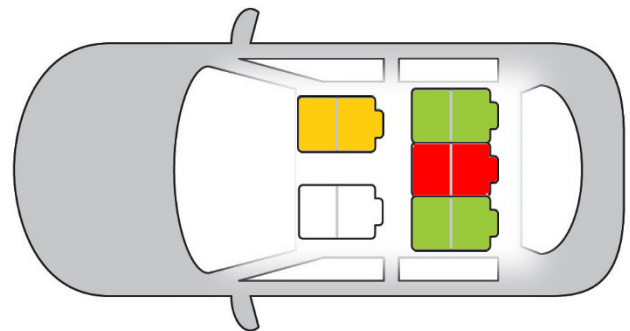
## 2,4 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest bekommt der BMW gute 86 Prozent der Punkte für die Kindersicherheit. Per Gurt sind Kindersitze auf dem Beifahrersitz und hinten außen gut zu befestigen, hinten auch per Isofix inklusive i-Size-Kennzeichnung. Hohe Kindersitze sind unter Umständen wegen der nicht ausbaubaren Kopfstützen nicht ohne Weiteres anzubringen. Laut Anleitung sind alle Plätze für universale Kindersitze aller Altersgruppen geeignet.

⊖ Der hintere Mittelsitz ist wegen seiner Kontur nicht gut zum Befestigen von Kindersitzen geeignet, auch ist dort kein Isofix-System vorhanden. Trotz der breiten Karosserie hat der X5 im Fond nicht genügend Platz für drei Kindersitze auf der Rückbank. Die Kindersicherungen der hinteren Türen sind kinderleicht zu bedienen – eine unsinnige Auslegung.

### Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



### Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## 2,5 Fußgängerschutz

⊕ Die aktive Motorhaube – diese schnellst bei einem Personenunfall etwas nach oben und versucht so, den Aufprall abzufedern – beschert dem Bayern 75 Prozent der Punkte im ADAC Crashtest für den Fußgängerschutz. Nur die vordere Motorhaubenkante könnte im Sinne eines geringeren Gefahrenpotentials noch nachgiebiger gestaltet werden. Ein Fußgänger-Notbremsassistent ist serienmäßig, optional

gibt es eine wärmebildbasierte Nachtsichtfunktion, die Menschen und Tiere auch in schlechten Lichtverhältnissen und bei Nacht erkennt. Das System konditioniert die Bremsen vor und warnt den Fahrer, auch wenn er sich das Wärmebild gerade nicht im Kombiinstrument anzeigen lässt. Zusätzlich werden die erkannten und durch das Auto gefährdeten Objekte gezielt von den Scheinwerfern angeleuchtet.

## 3,5 UMWELT/ECOTEST

### 5,5 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊖ Im ADAC Ecotest erreicht der X5 xDrive30d mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 250 g/km 0 von 60 möglichen Punkten in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 7,9 Liter Diesel auf 100 Kilometer – absolut gesehen ein hoher Wert. Dieser resultiert aus einem Konsum von 8,0 l innerorts, 6,7 l außerorts und 9,6 l/100 km auf der Autobahn.

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	8,0	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,7	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	9,6	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	7,9	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

## 1,5 Schadstoffe

⊕ Der drei Liter große Turbodiesel beweist mit seinem modernen Abgasreinigungssystem, dass ein Diesel die Emissionen im Rahmen halten kann. Inner- und außerorts ist er sehr sauber, nur im anspruchsvollen Autobahnzyklus

steigen die NOx-Werte etwas an. Unter Berücksichtigung aller Schadstoffgruppen erreicht der X5 xDrive30d 45 von 50 Punkten im Schadstoffkapitel des Ecotest – mit den insgesamt erzielten 45 Punkten reicht es aber nur für zwei Sterne.

## 4,4 AUTOKOSTEN

### 4,4 Monatliche Gesamtkosten

⊖ BMW langt beim neuen X5 ordentlich hin. 69.200 Euro kostet der große Bajuware mit dem derzeitigen Basisdiesel xDrive30d. Allerdings muss man dem X5 zu Gute halten, dass er bereits ab Werk mit zahlreichen Annehmlichkeiten ausgestattet ist. So zählen u.a. LED-Scheinwerfer, Navigationssystem, Dreizonen-Klimaautomatik, Ledersitze (Lederoptik Sensatec) sowie elektrisch verstellbare Vordersitze zum

Serienumfang. Dennoch lässt sich der Preis mühelos weiter nach oben treiben - im Falle des Testwagens auf knapp 95.000 Euro. Auch der Unterhalt ist kostspielig. Die Kfz-Steuer beträgt 487 Euro (berechnet nach WLTP), auch die Versicherungseinstufungen fallen ungünstig aus. Positiv: Inspektionsintervalle werden vom Auto in Abhängigkeit von der Nutzung variabel festgelegt.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	X5 xDrive40i Steptronic	X5 xDrive30d Steptronic	X5 M50d Steptronic Sport
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2998	6/2993	6/2993
Leistung [kW (PS)]	250 (340)	195 (265)	294 (400)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	450/1500	620/2000	760/2000
0-100 km/h [s]	5,5	6,5	5,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	243	230	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	8,5   SP	6,0   D	6,8   D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	193	158	179
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/28/32	19/28/32	19/31/32
Steuer pro Jahr [Euro]	338	487	537
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1316	1219	1537
Preis [Euro]	70.700	69.200	92.900

#### Aufbau

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

KT = Kleintransporter  
HKB = Hochdachkombi  
TR = Transporter  
BU = Bus  
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi  
GR = Van  
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

## HERSTELLERANGABEN

6-Zylinder-Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), SCR-Kat und NOx-Speicherkat mit DPF	
Hubraum	2.993 ccm
Leistung	195 kW/265 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	620 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,5 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ / WLTP)	6,0 l / 7,5 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß (NEFZ / WLTP)	158 g/km / 196 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,9 m²/0,31
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	255/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.922/2.004/1.745 mm
Leergewicht/Zuladung	2.185/675 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	650/1.870 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/3.500 kg
Stützlast/Dachlast	140/100 kg
Tankinhalt	80 l
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	USA, Spartanburg

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.750 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,2 m
Reifengröße Testwagen	275/40 R21 107Y
Reifenmarke Testwagen	Pirelli P Zero
Wendekreis links/rechts	12,4/12,6 m
EcoTest-Verbrauch	7,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,0/6,7/9,6 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	208 g/km (WTW* 250 g/km)
Reichweite	1.010 km
Innengeräusch 130 km/h	65,9 dB(A)
Fahrzeubreite (inkl. Außenspiegel)	2.225 mm
Leergewicht/Zuladung	2.240/620 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	400/775/1.555 l

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	152 Euro	Werkstattkosten	120 Euro
Fixkosten	196 Euro	Wertverlust	751 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1219 Euro		
Steuer pro Jahr (Serienausstattung)	487 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/28/32		
Basispreis X5 xDrive30d Steptronic	69.200 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 24.10.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	94.580 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.438 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2018 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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. \* Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/2.000 Euro°
Abbiege-/Kurvenlicht	690 Euro°
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	690 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/800 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/510 Euro°
Head-Up-Display	1.390 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	1.150 Euro°

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	1.090 Euro°

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/390 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/Serie (links)
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/400 Euro°
Lenkradheizung	350 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	1.200 Euro
Metalllackierung	1.000 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.900 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

### AUTOKOSTEN

4,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,4</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,3</b>
Verarbeitung	1,5	Fahrleistungen	1,4
Alltagstauglichkeit	2,6	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,4
Licht und Sicht	2,9	Schaltung/Getriebe	1,2
Ein-/Ausstieg	2,5	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,9</b>
Kofferraum-Volumen	2,2	Fahrstabilität	3,2
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,1	Lenkung	2,4
Kofferraum-Variabilität	2,1	Bremse	2,8
<b>Innenraum</b>	<b>1,7</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>1,5</b>
Bedienung	1,8	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,7
Multimedia/Konnektivität	1,2	Passive Sicherheit - Insassen	1,6
Raumangebot vorn	1,5	Kindersicherheit	2,4
Raumangebot hinten	1,7	Fußgängerschutz	2,5
Innenraum-Variabilität	2,3	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>3,5</b>
<b>Komfort</b>	<b>1,7</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	5,5
Federung	1,7	Schadstoffe	1,5
Sitze	1,8		
Innengeräusch	2,1		
Klimatisierung	1,3		

Stand: Februar 2019

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Lidl