



## BMW X5 xDrive30d Steptronic Sport

Fünftüriges SUV der oberen Mittelklasse (219 kW/298 PS)

Fünf Jahre nach seinem Erscheinen hat BMW den X5 überarbeitet und fit für die zweite Hälfte seines Produktzyklus gemacht. Der Allradler war 1999 der Einstieg der Münchner in das SUV-Segment, inzwischen reicht das Modellprogramm vom X1 bis zum X7. Der im amerikanischen Spartanburg gefertigte X5 wurde im Zuge des Facelifts nicht nur außen, sondern auch innen umfassend überarbeitet. Neue Schürzen und schmälere Scheinwerfer weisen äußerlich auf das Faceliftmodell hin, im Interieur kommt ein gänzlich neues Cockpit im aktuellen BMW-Design zum Einsatz. Dies stellt allerdings keine Verbesserung dar, ganz im Gegenteil: Durch den Wegfall zahlreicher Tasten, u. a. für die Klimatisierung und die Favoritenfunktionen, gestaltet sich die Bedienung nun deutlich umständlicher und nimmt dadurch mehr Zeit in Anspruch, wodurch die Verkehrsablenkung zunimmt. Die Sprachbedienung funktioniert zwar sehr gut, ist aber kein adäquater Ersatz.

Unter der Haube des X5 xDrive30d steckt der Dreiliter-Reihensechszylinder, der auf 298 PS erstarkt ist. Dank des Mildhybrid-System soll der Verbrauch des 2,3 t schweren Kolosses nicht ausarten, was dem Münchner nur teilweise gelingt. Im ADAC Ecotest kommt der X5 auf einen Verbrauch von 7,8 l/100 km, immerhin liegen die Schadstoffemissionen auf sehr niedrigem Niveau. Lange Strecken lassen sich damit zügig und entspannt abspulen, wozu auch der hohe Fahrkomfort des Allradlers beiträgt. Die Transporteigenschaften sind dank des großzügigen Platzangebots für die Insassen und deren Gepäck sowie der immensen Anhängelast von bis zu 3,5 t vorbildlich. Mit 87.300 Euro steht der aktuelle Basis-X5 in der Preislise, der Testwagen kommt auf knapp 110.000 Euro. Leider ist die Sicherheitsausstattung erstaunlich lückenhaft und viele der Assistenten sind trotz des hohen Preises nur gegen Aufpreis zu haben - diese Preis- und Ausstattungspolitik sollten die Münchner nochmals überdenken. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q7, Mercedes GLE, Range Rover Sport, VW Touareg.

- +** gute Verarbeitungsqualität, hohe Anhängelast, sehr kräftiger und kultivierter Sechszylinder-Diesel, große Reichweite, hohes Komfortniveau
- neues Bediensystem umständlicher als zuvor, mäßiger Geradeauslauf, viele Fahrerassistenzsysteme nur gegen Aufpreis, sehr teuer in Anschaffung und Unterhalt

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,1**

AUTOKOSTEN **5,5**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>2,4</b>
	Stadtverkehr	<b>4,8</b>
	Senioren	<b>2,6</b>
	Langstrecke	<b>2,0</b>
	Transport	<b>2,0</b>
	Fahrspaß	<b>2,2</b>
	Preis/Leistung	<b>3,8</b>

Ecotest **★★★★☆**

## 2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 1,4 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 je nach Optionsausstattung sogar mit Leder bezogen. Die Oberfläche des Armaturenbretts sowie die Sitzpolster sind seit dem Facelift mit Kunstleder bezogen, was die Wertigkeit merklich anhebt. Die Türverkleidungen sind vorn wie hinten bis unten hin mit weicher Oberfläche versehen. Bei den Sonnenblenden leisten sich die Münchner einen Fauxpas, hier ertastet man schnöden Kunststoff. Auch

dass die Türfächer ohne Filz auskommen müssen, das passt nicht zum Qualitätsanspruch eines Premiumfahrzeugs der 100.000-Euro-Kategorie, da Gegenstände wie ein Schlüsselbund dort lautstark umherfliegen.

Insgesamt ist die Verarbeitungsqualität einwandfrei und erfüllt selbst hohe Ansprüche. Der Unterboden ist umfassend verkleidet, lediglich hinter der Hinterachse findet man eine große Lücke, die aber vom Endschalldämpfer weitgehend ausgefüllt wird.

### 2,8 Alltagstauglichkeit

⊕ Der 80 l fassende Tank ermöglicht auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von 1.025 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 im Falle des Testwagens auf 654 kg.

Der 22 l große AdBlue-Tank kann einfach über eine Einfüllöffnung neben dem Dieselstutzen befüllt werden.

⊖ Sein massiger optischer Auftritt kaschiert etwas, dass der X5 über 4,94 m lang ist. Wenig hilfreich in der Stadt ist dann aber endgültig die Breite von 2,23 m (inklusive Außenspiegel). Trotz der optionalen Allradlenkung des Testwagens beträgt der Wendekreis stattliche 12,7 m, was die Handlichkeit zusätzlich einschränkt. Ein Reserverad, Wagenheber oder Bordwerkzeug sind nicht lieferbar, immerhin bietet BMW gegen Aufpreis pannensichere Runflat-Reifen an.

### 2,7 Licht und Sicht

Die Rundumsicht ist im Prinzip dank der großen Glasflächen nicht schlecht, allerdings schränken die breiten hinteren Dachsäulen die Aussicht empfindlich ein. Das bringt Nachteile insbesondere beim Abbiegen mit sich. Hinzu kommt die Sichteinschränkung durch die nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen der Rückbank.

Während der Fahrer das Heck des SUV noch ordentlich abschätzen kann, entzieht sich die Vorderkante seinem Blick. Immerhin helfen beim Rangieren ab Werk Parksensoren rundum

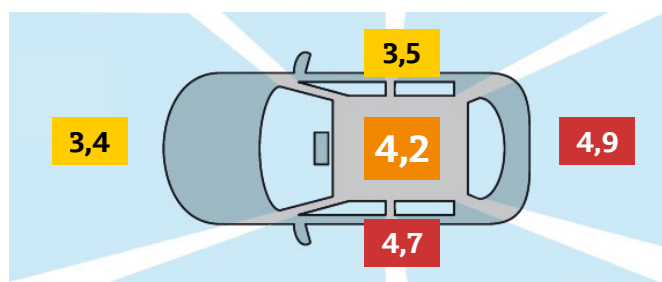


Neben den breiten Dachsäulen stören die nicht versenkbaren Kopfstützen die Sicht nach hinten.

sowie die Rückfahrkamera. Auch ein Parkassistent ist stets an Bord. Optional wartet der X5 mit einem 360-Grad-Kamera-

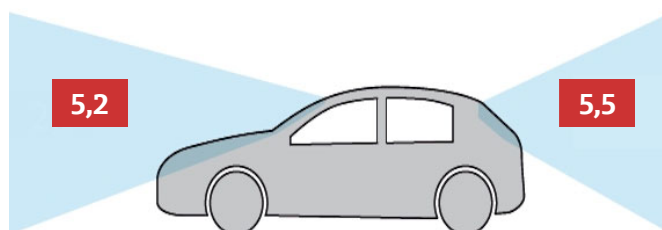
#### Rundumsicht

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.



system auf. Dies ist hilfreich, denn die ADAC Messung zeigt: Bodennahe Hindernisse kann man vorn wie hinten schlecht erkennen.

Der Innenspiegel blendet serienmäßig automatisch ab, bei den Außenspiegeln beschränkt sich diese Funktion auf die Fahrerseite. Einen asphärischen Bereich für eine verbesserte Sicht seitlich neben das Fahrzeug besitzen beide Außenspiegel.

## 2,4 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gelingt durch die großen Türen und die erhöhte Sitzposition recht bequem. Über allen Türen gibt es Haltegriffe am Dachhimmel. Bei ganz nach unten gestelltem Sitz beträgt die Sitzhöhe über der Fahrbahn 65 cm. Allerdings ist der Schweller breit und hoch, weshalb man man sich gut überlegen überlegen sollte, die optionalen Trittbretter zu ordern - damit sind verschmutzte Hosenbeine vorprogrammiert.

⊕ Eine Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung ist Serie, auch den schlüssellosen Komfortzugang gibt es inzwischen ab Werk. Neben dem Fahrzeugschlüssel lässt sich der X5 auch mit einem digitalen Schlüssel via Smartphone ent- und verriegeln sowie starten. Der serienmäßige Komfortzugang besitzt einen

## 2,1 Kofferraum-Volumen

⊕ Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 400 l. Entfernt man die Abdeckung, erweitert sich der Stauraum auf 660 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu 14 Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 805 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.585 l Volumen verfügbar. Unter dem Kofferraumboden gibt es einen zusätzlichen 100 l großen Stauraum.

## 2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Heckklappe des BMW X5 ist zweigeteilt. Einen signifikanten 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 (optional elektrisch betätigt wie im Testwagen). Die untere Heckklappe kann immerhin mit bis zu 250 kg beladen werden, z. B. können sich zwei Erwachsene darauf setzen.

Sind beide Teile geöffnet, wartet der X5 mit einer großen Kofferraumöffnung auf. Selbst über 1,90 m hohe Personen können darunter stehen, ohne sich den Kopf zu stoßen. Zudem

⊕ LED-Scheinwerfer sind beim X5 Serie, gegen Aufpreis gibt es die empfehlenswerten adaptiven LED-Scheinwerfer mit Kurvenlicht, Abbiegelicht und dynamischem Fernlicht-assistenten, der andere Verkehrsteilnehmer ausblenden kann. Die Fahrbahnausleuchtung ist sehr gut, allerdings vermissen wir eine Scheinwerferreinigungsanlage. Das bislang erhältliche Laser-Fernlicht haben die Münchner wie bei den meisten BMW-Modellen inzwischen gestrichen - der Sichtgewinn hielt sich ohnehin in Grenzen.

wirksamen Diebstahlschutz, der nicht mit einem Reichweitenverlängerer für die Funkübertragung überlistet werden kann. Weitere Informationen unter [adac.de/keyless](http://adac.de/keyless).



400 l Gepäck fasst der Laderaum des X5.



Die Höhe der Ladekante mit 79 cm macht das Be- und Entladen des Gepäcks zu einer mühsamen Tätigkeit.



lässt sich die Öffnungshöhe auf einen niedrigeren Wert einstellen. Der Kofferraum selbst ist in Anbetracht der Fahrzeuggröße nicht sonderlich lang und hoch. Dafür wird er aber mit vier Lampen perfekt ausgeleuchtet: eine links, eine rechts und zwei in der Heckklappe.

## 1,9 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Lehnen der Fondsitze sind dreigeteilt umlegbar, die Ladefläche bei umgeklappten Lehnen ist eben. 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. Es gibt im Kofferraum zwei ausklappbare Taschenhaken, je

⊖ Ist der untere Teil der Heckklappe aufgeklappt, ist die Ladekante trotzdem noch 79 cm hoch. Dann ist zwar die Ladefläche eben, Gegenstände im Bereich der Rücksitzlehnen lassen sich allerdings kaum noch erreichen. Ist lediglich das obere Teil geöffnet, beträgt die Ladekante 96 cm.

## 1,8 INNENRAUM

### 2,4 Bedienung

BMW hat das Cockpit im Zuge des Facelifts grundlegend überarbeitet, allerdings hat sich die Bedienbarkeit dadurch deutlich verschlechtert. Aktuell kommt das Operating System OS 8.5 zum Einsatz, das anstelle der vorherigen Ordnerstruktur auf App-Symbole für die jeweilige Funktion setzt, was das Auswählen des entsprechenden Icons besonders mit dem Dreh-Drück-Steller recht umständlich macht - die neue Benutzeroberfläche ist klar auf die Bedienung per Touchscreen ausgerichtet. Ebenfalls neu und eine eindeutige Verschlechterung ist der Wegfall der separaten Klimabedieneinheit. Die Steuerung erfolgt nun über das große Touchdisplay. Dass die Luftmenge nun nicht mehr über beleuchtete Drehrädchen, sondern über einen unbeleuchteten Drehgriff erfolgt, mit dem man gleichzeitig die Ausströmrichtung justiert, ist ebenfalls kein Gewinn. Die Bedienung der Klimatisierung wird damit deutlich umständlicher und komplizierter, da neben den Detailinstellungen wie der Luftverteilung oder der Luftmenge auch Einstellungen für die Sitz- und Lenkradheizung über den Touchscreen vorgenommen werden müssen - zuvor gab es dafür separate haptische Tasten. Auch die äußerst praktischen, weil frei belegbaren Favoritentasten sind passé, jetzt stehen programmierbare Shortcuts über einen Wisch vom oberen Displayrand nach unten zur Verfügung. Das wirkt wie aus der Not heraus geboren und kann dem bisherigen Konzept nicht das Wasser reichen. Dass sich ausgerechnet BMW als einstiger Vorreiter dieser Innovation nun davon verabschiedet, ist unverständlich. Das 14,9 Zoll messende Zentraldisplay ist hoch positioniert und liegt damit gut im Blickfeld. Allerdings ist der rechte Bereich weit vom Fahrer entfernt und per Touch dadurch schlecht zu erreichen - hier greift man besser zum Controller.

eine Ausbuchtung seitlich links und rechts (ein kleines Netz an diesen Stellen wäre praktisch, gibt es gegen Aufpreis im Gepäckraumpaket). Im Fach unter dem Boden findet das serienmäßige Trennnetz und die Gepäckraumabdeckung Platz. Dank der vier Verzurrösen kann man ein Netz am Boden befestigen.

⊕ An der grundsätzlichen Ergonomie gibt es wenig zu kritisieren. Lenkrad, Sitze und Außenspiegel sind im Handumdrehen eingestellt. Hierfür gibt es separate Bedienelemente, die problemlos zu erreichen sind.

⊖ BMW hat zahlreiche Tasten aus dem X5-Cockpit verbannt, was die Bedienung nun deutlich umständlicher gestaltet. Beispiele gefällig? Neben der separaten Klimabedieneinheit wurden auch die praktischen Tasten für die frei wählbaren Funktionen (Favoritentasten), für Verkehrsfunk und die Audioquelle sowie der Drehregler für die Helligkeit des Kombiinstrumentes aus dem Cockpit verbannt. Die Taste für den Warnblinker wird nun als berührungsempfindliche Fläche realisiert, zuvor gab es eine haptische Taste. Dumm nur, dass die Interaktion damit nur unzureichend funktioniert. Berührt



Die Verarbeitungsqualität wie auch die Materialanmutung liegen bis auf wenige Ausnahmen auf sehr hohem Niveau. Auch die Bedienung kann weitgehend überzeugen, ist aber nicht mehr so intuitiv und funktionell wie dem Facelift.

man die Fläche nicht punktgenau und mit festem Druck, verweigert sie die Funktion. Dies ist besonders bei dieser sicherheitsrelevanten Funktion problematisch, die oftmals unter Zeitdruck und Ausübung anderer Fahraufgaben ausgeführt wird - man denke etwa an ein plötzlich auftretendes Stauende.

Das Kombiinstrument mit seiner gewöhnungsbedürftigen Darstellung war bereits beim Vorfaceliftmodell Gegenstand der Kritik, nun hat es sich nochmals verschlechtert. Das exakte

Ablesen des stilisierten Tachometers ist bei einer Skalierung von 30 km/h nicht möglich, daher ist man auf die zusätzliche digitale Anzeige angewiesen. Ebenfalls unverständlich ist, weshalb die Münchner kaum variierbare Darstellungsmöglichkeiten bieten. Man muss nicht verstehen, weshalb BMW den Wunsch vieler BMW-Anhänger nicht erhört und eine Darstellung mit klassischen Rundinstrumenten bietet - im Zeitalter der Digitalisierung sollte dies doch kein Problem darstellen.

## 0,8 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der X5 bietet bereits ab Werk eine umfangreiche Konnektivitäts- und Multimediaausstattung. Dazu zählen ein Audiosystem mit zehn Lautsprechern, DAB-Radio, Bluetooth und USB-Schnittstellen. Für höhere Klanggenüsse gibt es gegen Aufpreis von 850 Euro ein Surround-Sound-Lautsprechersystem von Harman/Kardon mit 16 Lautsprechern, für 4.950 Euro bietet das Diamond Surround Sound System von Bowers & Wilkins mit 20 Lautsprechern ein noch besseres Klangerlebnis. Ein Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen ist stets an Bord. Das Infotainment-system beinhaltet eine integrierte SIM-Karte und ist somit immer online. Apple CarPlay und Android Auto zur Integration von Smartphones werden dauerhaft unterstützt, die Anbindung ist kabellos möglich. Top: Nur bei BMW-Modellen wird die Karte von Apple Maps auch im Kombiinstrument

dargestellt. Eine induktive Ladeschale ist serienmäßig an Bord. Mit der Funktion BMW Apps kann man viele kompatible Apps des via Bluetooth verbundenen Smartphones per Touchscreen steuern. Dies stellt in der Praxis eine Alternative zu Apple CarPlay und Android Auto dar, da man so Musikstreaming-Dienste, Smart-Home-Funktionalitäten oder auch Nachrichten-Apps mit dem Auto nutzen kann.

BMW bietet das Anlegen von Nutzerprofilen, die auf Wunsch passwortgeschützt sind. Man kann als Nutzer sehr differenziert die Datenweitergabe beschränken - BMW ist hier vorbildlich transparent, zumal die einzelnen Punkte gut erläutert werden. Über die MyBMW App können viele Fahrzeugfunktionen abgerufen werden, beispielsweise die Verbrauchshistorie und Infos zu allen getätigten Fahrten.

## 1,3 Raumangebot vorn

⊕ Das Platzangebot in der ersten Reihe fällt sehr großzügig aus. Auf dem Fahrerplatz finden bis knapp zwei Meter große Personen genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit würde sogar für deutlich größere Insassen ausreichen. Die Innenbreite ist ebenso angenehm wie das Raumgefühl, das

zwar durch die recht wuchtig geratene Mittelkonsole etwas geschmälert wird, durch das aufpreispflichtige Panorama-Schiebedach und die vergleichsweise großen Fensterflächen jedoch gewinnt.

## 1,4 Raumangebot hinten

⊕ Auch in der zweiten Reihe geht es nicht weniger fürstlich zu, die Platzverhältnisse im X5 sind üppig. Bis zwei Meter große Personen finden ausreichend Bewegungsfreiheit vor, selbst wenn die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt sind. Das gute Raumgefühl wird allenfalls durch den wuchtigen Mitteltunnel und den Umstand, dass sich der Kopf direkt neben der C-Säule befindet, etwas beeinträchtigt. Das große Panorama-Schiebedach (Option) reicht aber bis zur Rückbank und bringt auf Wunsch viel Licht in den Innenraum.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 2,0 m bequem Platz.

## 2,3 Innenraum-Variabilität

⊕ Die Sitze im Fond lassen sich weder in Längsrichtung verschieben noch in der Lehnenneigung variieren, wie es

beispielsweise beim X1 möglich ist.

Ablagen findet man genügend. Vorn gibt es zwei Becherhalter (optional temperierbar), große Türfächer (leider ohne Filz), ein Ablagefach in der Mittelarmlehne sowie eines in der Mittelkonsole und zusätzlich ein kleines Fach links unten im

Armaturenbrett. Hinten hat der BMW Türfächer mit Flaschenhaltern sowie Getränkehalter in der ausklappbaren Mittelarmlehne zu bieten. Hinter den Vordersitzen gibt es geschlossene Lehnentaschen. Das Handschuhfach ist nicht sonderlich groß, aber abschließbar und mit Filz auskleidet.

## 1,7 KOMFORT

### 1,8 Federung

⊕ Der X5 ist serienmäßig mit einer adaptiven Dämpferregelung ausgerüstet, der Testwagen hat zudem die optionale Luftfederung an Bord. Trotz des hohen technischen Aufwands kann der Federungskomfort nicht vollauf überzeugen. Zum einen sorgen die großen und schweren 21-Zoll-Räder vor allem im unteren Geschwindigkeitsbereich dafür, dass Unebenheiten und Einzelhindernisse eine Spur zu deutlich wahr-

genommen werden. Andererseits sorgt auf der Landstraße 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.

### 1,9 Sitze

⊕ Serienmäßig ist der X5 mit Sportsitzen ausgestattet. 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. In der zweiten Reihe reist man nicht so komfortabel wie vorn. Dafür ist die Rückbank zu schwach konturiert, der Seitenhalt fällt mäßig aus. Der hintere Mittelsitz ist unbequem und eignet sich daher nur für kurze Strecken.

### 2,0 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 64,9 dB(A).

### 1,3 Klimatisierung

⊕ Bereits ab Werk stattet BMW den X5 mit einer "2,5"-Zonen-Klimaautomatik aus. Die Fondinsassen können die Temperatur nur grob justieren, ein separates Klimabedienteil samt exakter Temperatur- und Lüftungswahl ist nicht möglich. Ein Beschlag- und Luftgütesensor gehört ebenso zum Serienumfang wie Luftausströmer für die Fondgäste in der Mitte. Gegen Aufpreis gibt es eine Vierzonen-Regelung, mit der auch die Insassen im Fond die Klimaeinstellungen nach ihren Wünschen vornehmen können. Zudem gibt es dann zusätzliche Luftausströmer an den B-Säulen.

An kalten Tagen sorgen die beheizbaren Vordersitze für Behaglichkeit, gegen Aufpreis gibt es überdies beheizbare äußere Fondsitze, Lenkradheizung sowie beheizbare Armauflagen vorn. An heißen Sommertagen sorgt die optionale Sitzlüftung dafür, dass man auf den Ledersitzen nicht ins Schwitzen gerät. Stärker getönte Scheiben ab der B-Säule und Sonnenrollos schützen gegen Aufpreis vor zu starker Sonneneinstrahlung. In der Optionsliste finden sich zudem eine Ionisierungs- und Beduftungsfunktion.

## 1,3 MOTOR/ANTRIEB

### 1,3 Fahrleistungen

⊕ Drei Liter Hubraum, sechs Zylinder, zwei Turbolader, Diesel. Dass bei diesen Randbedingungen genügend Drehmoment und Leistung vorhanden ist, lässt sich schon erahnen. Mit 670 Nm und 298 PS hat der Selbstzünder um 20 Nm sowie 12 PS zugelegt und erstaunlich wenig Mühe, den 2,3 t 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 3,9 s erledigt, von 80 auf 120 km/h geht es in 4,8 s. Auch beim Anfahrverhalten - gemessen von 15 bis 30 km/h in knapp einer Sekunde - schneidet der X5 xDrive30d sehr gut ab. BMW gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit flotten 6,1 s an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt laut Hersteller 233 km/h.

### 1,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Reihensechszylinder gehören konstruktionsbedingt zu den laufruhigsten Motoren. Auch als Diesel mit seinem nicht gerade die Laufruhe fördernden Verbrennungsprinzip stören Motorvibrationen nie. Sensible Naturen spüren bei niedrigen Drehzahlen jedoch feine Vibrationen im Lenkrad.

Dröhnen oder Brummen ist dem Motor ebenso fremd, der Selbstzünder grummelt gefühlt weit entfernt vor sich hin.

Die Leistungsentfaltung ist mit der Überarbeitung nochmals

besser geworden, da der Selbstzünder nun von zwei anstatt zuvor nur einem Turbolader unter Druck gesetzt wird. Die Stufenaufladung sorgt dafür, dass die Drehmomentkurve fülliger ist als zuvor. Somit tritt der Motor bei niedrigen Drehzahlen noch energischer an, gleichzeitig steigt die Nennleistung, da das Drehmoment bei hohen Touren weniger stark abfällt.

### 1,1 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 -unter günstigen Bedingungen wird der Motor zudem komplett abgeschaltet. Möchte man dennoch lieber selbst die Gänge wählen, kann man dies über die manuelle Gasse des Wählhebels oder per Schaltpaddles am Lenkrad erledigen.

Dank der langen Getriebeübersetzung dreht der Motor im größten Gang bei Tempo 130 lediglich mit rund 1.700 1/min.

## 2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,4 Fahrstabilität

⊕ Der X5 mit Luftfederung hat ein sicher abgestimmtes Fahrwerk, die optionale Mischbereifung im gewaltigen 22-Zoll-Format (Serie: 19 Zoll) bietet ein hohes Gripniveau und wirkt sich positiv auf die Fahrsicherheit aus. Damit bleibt er lange neutral, die Hinterachse zeigt sich sehr Spurstabil und wird selbst bei provozierten Lastwechseln nicht locker. Beim ADAC Ausweichtest schneidet der X5 gut ab. Er zeigt für ein SUV dieser Größe auffallend spontane Reaktionen auf Lenkbefehle und bleibt stets beherrschbar. Er wankt wenig und verhält sich lange neutral. Sofern man bei einem solchen "Brocken" von Dynamik sprechen kann, legt er doch eine gewisse Portion davon an den Tag. Bei moderaten Lenkwinkeln

umkurvt der X5 problemlos die Pylonen. Die gute Abstimmung der Fahrerassistenzsysteme (ESP, Aktivlenkung) ist dabei hilfreich.

Die Traktion des Allradlers ist tadellos. Mit dem optionalen xOffroad-Paket taugt das SUV sogar für leichte Geländeeinsätze. Dann verfügt der X5 nicht nur über vier verschiedene Offroad-Fahrmodi (xSand, xRocks, xGravel und xSnow), sondern auch eine mechanische Differenzialsperre sowie einen Unterfahrschutz. Zudem lässt sich die Karosserie dank der Luftfederung um bis zu 40 mm höherlegen.



⊖ Der Geradeauslauf des Testwagens kann nicht überzeugen: Auch aufgrund der extrem breiten Mischbereifung folgt der X5 Spurrinnen und seitlich abfallenden Fahrbahnen.

## 2,1 Lenkung

⊕ BMWs sind oft für ihre sehr spitz ansprechenden Lenkungen bekannt - das macht sie dynamisch und sportlich, für die entspannte Langstrecke aber tendenziell anstrengend. Die optionale Allradlenkung des Testwagens ist jedoch um die Mittellage eher indirekt übersetzt. Damit wirkt der X5 weniger nervös und insgesamt souveräner, eben gut zum Fahrzeug passend. Die Zielgenauigkeit ist dennoch gut, auch wenn die Rückmeldung aufgrund der hohen Lenkkraftunterstützung etwas zu wünschen übrig lässt. Die Zentrierung gerade bei höheren Geschwindigkeiten ist einwandfrei, für lange Touren perfekt. Von Lenkansschlag zu Lenkansschlag benötigt man nur 2,4 Lenkradumdrehungen.

## 2,1 Bremse

Im X5 kommt wie bei den meisten BMW-Modellen inzwischen ein integriertes Brake-by-Wire-Bremssystem zum Einsatz - durch eine große Rückrufaktion hat das innovative Bremssystem jüngst ungewollte Berühmtheit erlangt. Dieses bietet zahlreiche Vorteile wie einen schnelleren Bremsdruckaufbau, geringeren Bauraum und weniger Energieverbrauch, die Dosierbarkeit der Bremse reicht aber nicht an das transparente Pedalgefühl früherer BMW-Modelle mit einem konventionellen Unterdruck-Bremskraftverstärker heran.

⊕ Muss der X5 so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür durchschnittlich nur 33,7 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - ein wirklich gutes Ergebnis für ein so großes und schweres Auto. Die Bremsleistung lässt dabei auch bei hoher Beanspruchung nicht nach.
























# 1,6 SICHERHEIT

## 1,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Trotz des hohen Grundpreises kosten die meisten der erhältlichen Fahrerassistenzsysteme Aufpreis. Das passt nicht zum Premium-Anspruch der Münchner - auch auf dem Gebiet der Fahrzeugsicherheit.

⊕ Der serienmäßige Notbremsassistent bremst von 5 bis 250 km/h 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. Tempomat und Limiter – beide mit Übernahme der Geschwindigkeitsbegrenzung – sind ebenso

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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



stets an Bord wie ein Spurverlassenswarner. Der optionale Driving Assistant (nur im Innovationspaket für 5.750 Euro) umfasst einen Totwinkel-Assistenten, die Querverkehrswarnung beim Rückwärtsfahren, den Heckkollisionswarner sowie die Ausstiegswarnung.

Darauf aufbauend kann man für weitere 1.670 Euro den Driving Assistant Professional ordern. Dann verfügt der X5 zusätzlich über einen bis 210 km/h funktionierender Abstandsregeltempomat mit Stop & Go-Funktion und automatischer Geschwindigkeitsübernahme, Lenk- und Spurführungsassistent, Spurwechselassistent, Notfallassistent, Querverkehrswarnung vorn, und einem Ausweichassistenten. Zudem warnt das System bei Verkehrsschildern (z. B. Stopp- und Einfahrverbotschilder). Für weitere 850 Euro lässt sich das SUV mit dem Autobahnassistenten samt Spurwechselautomatik auf-

rüsten. Ist das System aktiv, kann der Fahrer im Geschwindigkeitsbereich bis 135 km/h die Hände dauerhaft vom Lenkrad nehmen und der X5 übernimmt neben der Längs- und Querverführung auch das Spurwechseln. Der Münchner ermöglicht damit teilautomatisiertes Fahren auf Level 2. Um die Fahrspur zu wechseln, muss der Fahrer nicht mehr wie bislang den Blinker aktivieren, sondern es genügt, in den jeweiligen Außenspiegel zu blicken.

Opulent wirkt das optionale Head-up-Display, in dem sich auf Wunsch auch detaillierte Navigationskarten anzeigen lassen. Im Falle einer Vollbremsung blinken die Bremsleuchten in schneller Frequenz auf, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Kommt das Fahrzeug zum Stehen, wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert.

## 1,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm (Stand: 08/2020) bescheinigt dem BMW X5 einen guten Insassenschutz, der mit 89 Prozent der möglichen Punkte bewertet wird. Insgesamt gibt es dafür die vollen fünf Sterne. Front- und Seitenairbags, über die ganze Fahrzeugflanke reichende Kopfairbags sowie Seitenairbags vorn und hinten sind serienmäßig an Bord. Seit August 2020 verbaut BMW keinen Fahrer-Knieairbag mehr, da dieser im Test nicht korrekt auslöste und laut BMW das Verletzungsrisiko durch den Wegfall nicht erhöht ist.

Die Kopfstützen reichen vorn für 2,0 m große Personen, hinten ist man bis 1,80 m Körpergröße geschützt.

Nach einem Unfall bremst das Auto selbstständig schnell-

stmöglich bis zum Stillstand ab und setzt über die integrierte SIM-Karte einen Notruf ab. Außerdem wird, wenn möglich, eine Sprechverbindung zur Rettungsleitstelle hergestellt. Crashvorbereitende Maßnahmen (Gurtstraffung, Schließen der Fenster) sorgen für einen erhöhten Schutz der Insassen bei einem Aufprall.

Das Trennnetz für den Kofferraum ist serienmäßig, es kann hinter den Rücksitzen oder hinter den Vordersitzen montiert werden.

⊖ Die mittlere Fondkopfstütze lässt sich nicht herausziehen und bietet daher für Erwachsene keine ausreichende Schutzfunktion.

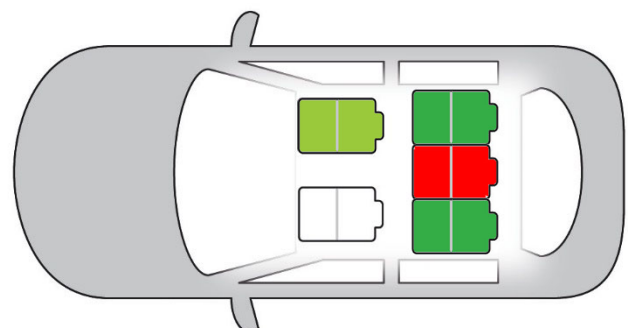
## 2,2 Kindersicherheit

⊕ Für die Kindersicherheit erhält der BMW im Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm gute 86 Prozent der möglichen Punkte (Stand: 08/2020). Laut Anleitung sind alle Plätze für universale Kindersitze aller Altersgruppen geeignet. Der Beifahrerairbag lässt sich mittels Schlüsselschalter deaktivieren. Per Gurt sind Kindersitze auf dem Beifahrersitz und hinten außen einfach zu befestigen, hinten auch per Isofix samt i-Size-Kennzeichnung. Dank üppiger Beinfreiheit haben selbst Kindersitze mit platzeinnehmender Basis genug Platz, ohne die Bewegungsfreiheit auf den Vordersitzen nennenswert einzuschränken.

⊖ Der Mittelsitz in der zweiten Reihe ist für die Fixierung per Gurt nicht sonderlich gut geeignet, da der Abstand zwischen Gurt und Gurtschloss zu gering ist. Die Kindersicherungen der hinteren Türen lassen sich zu leicht verstellen und sind daher vor kleinen Kindern nicht ausreichend gesichert. Immerhin kann der Fahrer per Knopfdruck die hinteren Scheiben sperren.

### 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)   
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## 2,8 Fußgängerschutz

Der X5 bekommt im Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm für den Fußgängerschutz 75 Prozent der erreichbaren Punkte (Stand: 08/2020). Dies ist trotz der aktiven Motorhaube lediglich ein durchschnittliches Ergebnis. Besonders die vordere Motorhaubenkante könnte im Sinne eines geringeren Gefahren-

potenzials noch nachgiebiger gestaltet sein.

Ein Fußgänger-Notbremsassistent ist serienmäßig. Das bisher erhältliche Nachtsichtsystem, mit dem Personen und Wildtiere auch ohne direktes Scheinwerferlicht zu erkennen waren, wird nicht mehr angeboten.

## 3,3 UMWELT/ECOTEST

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

⊖ Im ADAC Ecotest erreicht der X5 xDrive30d mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 242 g/km 3 von 60 möglichen Punkten in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 7,8 l Diesel auf 100 Kilometer – absolut gesehen ein hoher Wert. Der Verbrauch gliedert sich in 7,7 l innerorts, 6,9 l außerorts und 9,3 l/100 km auf der Autobahn.

### 1,0 Schadstoffe

⊕ Der drei Liter große Turbodiesel verfügt über ein sehr aufwendiges Abgasreinigungssystem samt einer Kombination aus SCR- und Speicherkatalysator sowie einem Dieselpartikelfilter. Die Abgasemissionen bleiben im ADAC Ecotest deutlich unter den Grenzwerten. Somit erreicht der X5 xDrive30d die Maximalausbeute von 50 Punkten im

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,7	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,9	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	9,3	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	7,8	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Schadstoffkapitel – mit den insgesamt erzielten 53 Punkten reicht es immerhin für drei Sterne.

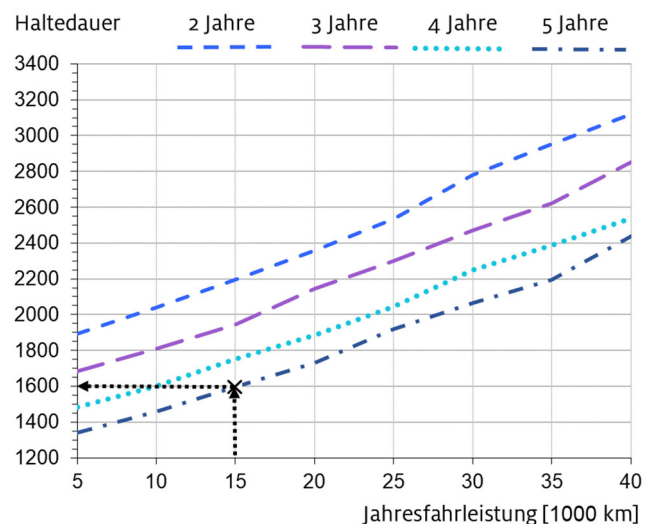
## 5,5 AUTOKOSTEN

### 5,5 Monatliche Gesamtkosten

⊖ BMW langt beim überarbeiteten X5 ordentlich hin. 87.300 Euro kostet der große Bajuware mit dem Basisdiesel xDrive30d. 2019 trat der Münchner kurz nach seinem Erscheinen zum ADAC Autotest an und kostete damals rund 18.000 Euro weniger - die Preissteigerung ist wahrlich gewaltig. Rüstet man das SUV weiter auf, nähert man sich wie im Falle des Testwagens mit großen Schritten der 110.000-Euro-Marke. Dann hat man ein rundes Paket, das allerdings Kosten von über 1.600 Euro pro Monat mit sich bringt, wobei etwa zwei Drittel davon auf den Wertverlust entfallen. Die Steuer liegt in Deutschland bei happigen 541 Euro pro Jahr, für die Versicherung muss man weiter "finanziell bluten": Die Typenklassen liegen bei 20 für die Haftpflicht, bei 28 für die Teilkasko und bei 27 für die Vollkasko-Versicherung. Die Ausgaben für die Wartungen sind ebenfalls alles andere als günstig, es gibt regelmäßig allerlei Filter und viele Liter Öl zu wechseln. Immerhin hat man lange Wartungsintervalle von zwei Jahren oder rund 30.000 km. Eine Garantie als solche gibt BMW nicht, jedoch drei Jahre Gewährleistung - in der Praxis

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1594 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



macht das für den Kunden keinen nennenswerten Unterschied. Eine klassische Garantieverlängerung hat BMW in Folge auch nicht im Angebot, stattdessen kann man eine

abgespeckte Reparaturkosten-Absicherung kaufen, die sich "Repair Inclusive" nennt.

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	X5 xDrive40i Steptronic Sport	X5 xDrive50e Steptronic Sport	X5 xDrive30d Steptronic Sport	X5 xDrive40d Steptronic Sport
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2998	6/2998	6/2993	6/2993
Leistung [kW (PS)]	280 (380)	360 (490)	219 (298)	259 (352)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	540/1850	700/1750	670/1500	720/1750
0-100 km/h [s]	5,4	4,8	6,1	5,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	250	233	245
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	8,5   SP	0,9   SP	7,1   D	7,3   D
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	192	20	186	190
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/27/28	21/27/28	20/27/28	20/27/28
Steuer pro Jahr [Euro]	313	60	517	531
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1603	1587	1572	1643
Preis [Euro]	90.300	96.700	87.300	92.300

### 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

## INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]*	3,4
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,0
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	174/351/690
• Dachlast/Anhängelast [kg]	44/1.524
Benötigte Verkehrsfläche [m <sup>2</sup> ]	9,89
Herstellungsland	USA
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	116,8
Emissionen CO <sub>2</sub> -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	292

\* Basis Ecotest-Verbrauch

\*\* Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter [www.GreenNCAP.com/LCA](http://www.GreenNCAP.com/LCA)

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

## HERSTELLERANGABEN

R6-Zylinder-Turbodiesel (Mild-Hybrid), Euro 6e, SCR-Kat und NOx-Speicherkat mit DPF	
Hubraum	2.993 ccm
Leistung	219 kW/298 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	670 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	233 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	7,1 l
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,93 m²/0,33
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	265/50 R19
Länge/Breite/Höhe	4.935/2.004/1.765 mm
Leergewicht/Zuladung	2.295/655 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)	3,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.700 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,7 m
Reifengröße Testwagen (vo./hi.)	275/40 R21 107Y/315/35 R21 111Y
Reifenmarke Testwagen	Pirelli PZero
Wendekreis links/rechts	12,5/12,7 m
Ecotest-Verbrauch	7,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,7/6,9/9,3 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	207 g/km (WTW* 242 g/km)
Reichweite	1.025 km
Innengeräusch 130 km/h	64,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.225 mm
Leergewicht/Zuladung	2.296/654 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	400/805/1.585 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>184 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>175 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>188 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>1046 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	1594 Euro		
Steuer pro Jahr	514 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/27/28		
Basispreis X5 xDrive30d Steptronic Sport	87.300 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 16.05.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	109.090 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.313 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.100 Euro°
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/7.420 Euro (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/5.750 Euro° (Paket)
Head-up-Display	5.750 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	5.750 Euro° (Paket)

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (2,5-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (Fahrerseite)	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/900 Euro (Paket)
Lenkradheizung	900 Euro (Paket)°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	1.200 Euro
Metalllackierung	ab 1.070 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	3.350 Euro (Paket)

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

### AUTOKOSTEN

5,5

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

Stand: April 2024

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