



BMW X5 xDrive45e xLine Steptronic

Fünftüriges SUV der oberen Mittelklasse (290 kW/394 PS)

Seit Ende 2018 rollt die vierte Generation des BMW X5 im US-Werk in Spartanburg vom Band, die zugleich die zweite elektrifizierte Generation ist. So ist das SUV mit drei Diesel und drei Benzinmotoren und als Plugin-Hybrid verfügbar.

Unter der Haube unseres Testwagens BMW X5 xDrive45e iPerformance steckt eine Systemleistung von 394 PS – kombiniert aus einem Reihensechszylinder-Turbobenziner mit 286 PS und einer zusätzlichen elektrischen Antriebsleistung von 113 PS. Das maximale System-Drehmoment von beachtlichen 600 Nm wird dem Allradantrieb über eine 8-Gang-Automatik zur Verfügung gestellt. Die Fahrleistungen sprechen (trotz des hohen Gewichts von über 2,5 Tonnen) für sich: Der Plug-in-Hybrid schiebt nachdrücklich an, sodass der Sprint von 0 auf 100 km/h in rasanten 5,6 Sekunden beendet ist. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 235 km/h und im elektrischen Fahrbetrieb ist bei 140 km/h Schluss. Für rein elektrische Touren jenseits der 100 Kilometer ist der Plugin-Hybrid mit dem 21,58-kWh-Batteriesystem nicht ausgelegt, da schnelle Zwischenladungen nahezu unmöglich sind. Das Laden des X5 45e entpuppt sich als zähe Angelegenheit durch die maximale Ladeleistung von 3,7 kW – eine leere Batterie ist nach frühestens 6,8 Stunden aufgeladen und an einer haushaltsüblichen Steckdose vergehen sogar 10,6 Stunden. Die gespeicherte Energie wiederum verpufft aufgrund des hohen Stromverbrauchs von 41 kWh/100 km (elektrischer Fahrbetrieb im ADAC Ecotest) innerhalb von 62 Kilometern. In Kombination mit den 69 Litern des Benzintanks ergibt sich allerdings eine theoretische Reichweite von durchaus langstreckentauglichen 700 km. Im ADAC Ecotest schneidet der X5 45e insgesamt mit 23 Punkten und gerade einmal einem von fünf Sternen mäßig ab. Hier zeigt sich, dass das „E“ am Ende des Nummernschilds nicht unter Effizienz-Gesichtspunkten vergeben wird.

Für den X5 als Plugin-Hybrid werden ab 77.300 Euro fällig und selbst der Unterhalt geht ins Geld. Immerhin entschädigt das SUV mit umfangreicher Komfort- und Sicherheitsausstattung, die selbst bei kostengünstigeren Motorisierungen an Bord sind. Daher sollte die Investition in den Plugin-Hybrid gut überlegt sein, obwohl sich finanzielle Vorteile durch das Förderprogramm Elektromobilität und bei der Kfz-Steuer ergeben – die reduzierte Versteuerung bei Privatnutzung von Firmenwägen entfällt allerdings aufgrund des zu hohen Fahrzeugpreises. **Konkurrenten:** u.a. Q7 TFSI e quattro, Ford Explorer Plug-in-Hybrid, Mercedes GLE 350 de 4Matic, Porsche Cayenne E-Hybrid, Volvo XC90 T8 Twin Engine AWD.

- +** hohe Verarbeitungsqualität, gute Komfort- und Sicherheitsausstattung, kräftiger Antrieb, hervorragende Automatik
- hoher Verbrauch, geringe elektrische Reichweite, lange Ladezeiten, keine Anhängelasten mit 22-Zoll-Bereifung zulässig

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,4**

AUTOKOSTEN **4,6**

Zielgruppencheck

| | | |
|--|----------------|------------|
| | Familie | 2,4 |
| | Stadtverkehr | 4,8 |
| | Senioren | 2,7 |
| | Langstrecke | 1,9 |
| | Transport | 2,0 |
| | Fahrspaß | 1,9 |
| | Preis/Leistung | 3,5 |

Ecotest **★☆☆☆☆**

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,6 Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie, des Innenraums sowie die verwendeten Materialien zeugen von hoher Qualität. Harter Kunststoff findet sich kaum, die meisten Flächen sind unterschäumt. Umso stärker fallen die Sonnenblenden ins Auge, die ohne Stoffüberzug auskommen müssen. Gegen Aufpreis ist das elektrische Panorama-Glasdach Sky Lounge erhältlich, das durch eine integrierte LED-Lichtgrafik eine farbliche Inszenierung des Innenraums ermöglicht. In punkto

2,8 Alltagstauglichkeit

⊕ Rein elektrisch unterwegs liegt die Reichweite des X5 45e im Ecotest bei 62 km – BMW gibt in den technischen Daten also etwas optimistisch eine elektrische Reichweite zwischen 86 und 97 km (NEFZ) an. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man mit der 69 l Tankfüllung etwa 640 km weit. Situationsabhängig lädt dabei der Verbrennungsmotor die Hochvoltbatterie etwas auf.

Die maximale Zuladung beim Testwagen beträgt 635 kg – das reicht für vier Erwachsene und viel Gepäck. Mit dem X5 45e lassen sich gebremste Anhänger bis 2,7 t und ungebremste bis 750 kg ziehen. Die Stützlast beträgt 140 kg und auf dem Dach dürfen bis zu 100 kg transportiert werden.

⊖ Mit der verfügbaren 22 Zoll Bereifung sind keine Anhängelasten zulässig. Serienmäßig gibt es bei einer

2,8 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 verhindert. Ein Rückfahrassistent speichert die letzten 50 m der Vorwärtsfahrt ab und fährt den Weg auf Knopfdruck zurück. Gegen Aufpreis ist ein 360-Grad-Kamerasystem (Testwagenausstattung) erhältlich, das mit einer hochwertigen Darstellung überzeugt.

Der Münchener ist bereits ab Werk mit Voll-LED-Scheinwerfer 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 durchaus wert. Das deutlich teurere Laserlicht (Testwagenausstattung) kann man sich hingegen getrost sparen, da bereits das LED-Fernlicht mit einer großen Reichweite überzeugt.

Verarbeitungsqualität ist lediglich zu bemängeln, dass die Dachkonsole beim Hindrücken knarzt und die Karosserie im Bereich der Heckklappenöffnung (sichtbare Schweißpunkte und -nähte) etwas nachlässiger verarbeitet ist. Eine Abdeckung würde hier Abhilfe schaffen. Wenig zu kritisieren gibt es am Fahrzeugunterboden, er ist aerodynamisch günstig gestaltet, und der Motor vor Verunreinigungen geschützt.

Reifenpanne keine Möglichkeit, mobil zu bleiben. Gegen Aufpreis stehen ein Reifenreparaturset oder Reifen mit Notlaufeigenschaften zur Verfügung.

Der BMW X5 45e kann nicht an Schnellladesäulen (beispielsweise CCS) aufgeladen werden. Mit maximal 3,7 kW (einphasig) dauert das Aufladen der 21,58-kWh-Batterie fast sieben Stunden – für eine vollständige Ladung sind inklusive Ladeverluste 25,7 kWh erforderlich. Die Tankklappe des Kraftstofftanks muss zunächst an einer Taste im Innenraum entriegelt werden und kann nach einer Entlüftungsphase wie gewohnt geöffnet werden.

In der Stadt oder in engen Parkhäusern erweist sich das 4,92 m lange und 2,23 m breite (inklusive Außenspiegel) SUV als recht unhandlich. Trotz optionaler Allradlenkung des Testwagens fällt der Wendekreis mit 12,7 m recht groß aus.

Der optionale Drive Recorder (nur in Verbindung mit der Rundumsichtkamera des Parking Assistant Plus) kann Videos der Fahrzeugumgebung aufzeichnen und entweder auf dem Zentralscreen abspielen oder per USB-Schnittstelle exportieren.



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

⊖ 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 Wagen sind aufgrund der hohen Fahrzeugenden nur in großer Entfernung zu erkennen.

Trotz serienmäßiger Nebelscheinwerfer ist das Abbiegelicht lediglich gegen Aufpreis in den höherwertigen Scheinwerfersystemen integriert.

2,6 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gelingt durch die großen Türen und der erhöhten Sitzposition recht bequem. Bei ganz nach unten gestelltem Sitz beträgt die Sitzhöhe über der Fahrbahn 66 cm. Allerdings ist der Schweller breit und hoch, sodass man sich, speziell beim Aussteigen, die Hosenbeine leicht dreckig macht. Eine Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung ist Serie, gegen Aufpreis gibt es den schlüssellosen Komfortzugang. Neben dem Fahrzeugschlüssel lässt sich der X5 mit einem digitalen Schlüssel ent- und verriegeln sowie starten – per kompatibelem Smartphone oder einer Karte im Scheckkartenformat.

⊕ Serienmäßig beleuchten beim Auf- und Absperren und per Tastendruck auf der Fernbedienung die Scheinwerfer das Vorfeld sowie in den Türaußengriffen und der Heckklappe integrierte Lampen den Bereich rund um das Fahrzeug. Während die vorderen Türen drei Rastungen haben, besitzen die hinteren lediglich zwei. Gegen Aufpreis ist für den X5 eine Soft-Close-Automatik erhältlich, die die Türen sanft ins Schloss zieht.

2,1 Kofferraum-Volumen

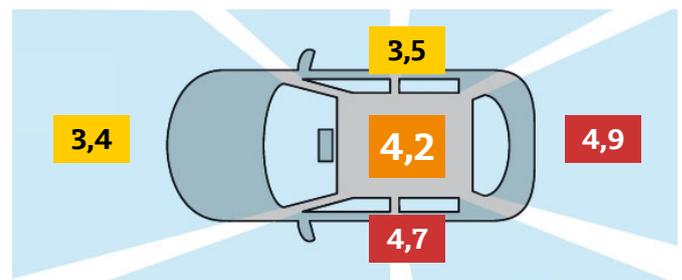
⊕ Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 400 Liter. Entfernt man die Abdeckung, erweitert sich der Stauraum auf 660 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum bis zu 14 Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 805 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.585 Liter Volumen verfügbar. Unter dem Kofferraumboden gibt es einen zusätzlichen 15 Liter großen Stauraum.

2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Auch in der vierten Generation ist die Heckklappe des BMW X5 zweigeteilt. Einen praktischen Vorteil gegenüber einer einteiligen Heckklappe bietet diese Konstruktion nicht. Im Gegenteil: Möchte man die extrem hohe Ladekante vermeiden, muss zusätzlich zur oberen Klappe der untere Teil elektrisch umgeklappt werden. Die untere Heckklappe kann mit bis zu 250 kg beladen werden.

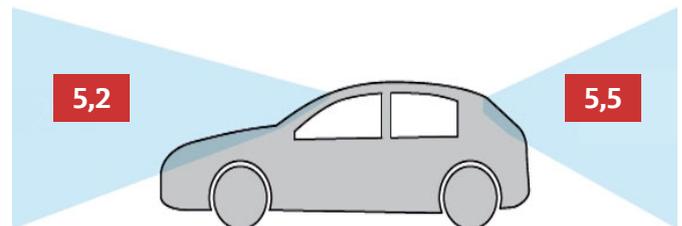
Rundumsicht

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.



⊖ Das 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. Das Format des großen optionalen Fahrzeugschlüssels mit Touch-Display ist im Alltag unpraktisch.



Der Kofferraum bietet mit 400 - 1.585 l Volumen ordentlich Platz fürs Gepäck. Hier gibt es keinerlei Nachteile gegenüber den herkömmlich angetriebenen Varianten.

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 gewünschten Wert einstellen. In Verbindung mit der serienmäßigen Luftfederung kann das Heck per Knopfdruck um vier Zentimeter abgesenkt werden.

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

⊖ Ist der untere Teil der Heckklappe umgeklappt, befindet sich die Ladekante bereits 78 cm über der Fahrbahn. Dann ist

zwar die Ladefläche eben, Gegenstände im Bereich der Rücksitzlehnen lassen sich allerdings kaum erreichen. Ist lediglich der obere Teil geöffnet, beträgt die Ladekante hohe 96 cm und es entsteht eine innere Stufe von 20 cm. Der obere Teil der Heckklappe hat innen keinen Zuziehgriff.

2,3 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Lehnen der Rücksitzbank sind dreigeteilt umklappbar und ergeben eine ebene Ladefläche. Entriegelt werden die Lehnen entweder oben am Sitz oder vom Kofferraum aus, sie klappen automatisch um.

Im Kofferraum mangelt es an Ablagemöglichkeiten. Man findet lediglich ein Fach an der rechten Seitenverkleidung, eines unter dem Ladeboden sowie Taschenhaken. Ordert man das optionale Gepäckraumpaket, gibt es u. a. ein Gepäcknetz,

automatische Antirutschschienen sowie ein elektrisches Gepäckraumrollo. Ein Trennnetz ist serienmäßig an Bord.

⊖ Die Kopfstützen hinten sind nicht demontierbar – sind die Vordersitze ganz nach hinten gestellt, stoßen die Kopfstützen der Rücksitzlehne beim Umklappen an den Vordersitzen an und ergeben keinen ebenen Ladeboden.

1,7 INNENRAUM

1,8 Bedienung

⊕ Die Bedienung des Fahrzeugsystems 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 natürliche Sprache. Das heißt, man muss sich nicht an fest vorgegebene Kommandos halten und sogar Dialekte werden von der Spracherkennung erfasst. Zudem verfügt der X5 über eine Gestensteuerung, mit der sich einige wenige Funktionen wie Lautstärkeregelung oder Annehmen und Ablehnen eines Telefonanrufs steuern lassen. Überdies erkennt das BMW Operating System Zahlen und Ziffern, die man mit dem Finger auf der berührungsempfindlichen Fläche des iDrive-Controllers zeichnet.

Das BMW-Bediensystem zählt nach wie vor zu den besten auf dem Markt, obwohl der immer größere Funktionsumfang den Gewöhnungsaufwand und die Handhabung erschweren. Es dauert mitunter, ehe man eine 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 Bordcomputer lediglich Informationen abgerufen werden, aber keine Einstellungen vorgenommen werden können.

Das serienmäßige volldigitale 12,3-Zoll-Kombiinstrument zeigt außen die Geschwindigkeit und die prozentuale Leistungsabgabe an. Das Tachoband ist schlecht ablesbar, immerhin gibt es eine numerische Geschwindigkeitsanzeige. Im zentralen Displaybereich wird dauerhaft die Navigationskarte eingeblendet, selbst 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.

Den X5 schaltet man über den Start-Stopp-Knopf ein, der etwas tief links vor dem Wählhebel angebracht ist. Der Wählhebel liegt nicht mehr so gut in der Hand wie beim Vorgänger und der Knopf für die Parkstellung ist etwas ungünstig angeordnet, da er recht weit unten am Hebel ist.

Die Klimabedieneinheit befindet sich angenehm weit oben. Weniger gefällt allerdings, dass die Temperatur über Kippschalter eingestellt wird. Umständlich: Es gibt keine Taste mehr, um die drei Zonen zu synchronisieren. Zudem gibt es keinen separaten Drehregler mehr, um die Temperatur der aus den mittleren Düsen ausströmenden Luft anzupassen. Stattdessen muss man in beiden Fällen das Klimamenu bemühen.



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

1,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ In puncto Konnektivität können dem X5 nur wenige Fahrzeuge das Wasser reichen. Neben einem Navigationssystem sind die BMW Connected Drive Services serienmäßig. Sie können genutzt werden, 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-Jahres-Karten-Update 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 beispielsweise Tablets anzubringen. Alternativ greift man zum Paket Fond-Entertainment Professional, das zwei 10 Zoll große Touch-Bildschirme an der Rückseite der Vordersitze sowie Blu-ray-Laufwerk und Anschlüsse für USB, HDMI und Klinkestecker bietet.

Um die Wiedergabe der Musik kümmert sich das serienmäßige Soundsystem mit sechs Lautsprechern. Gegen Aufpreis stehen

unterschiedliche Systeme zur Auswahl: ein HiFi-Lautsprechersystem mit zehn Lautsprechern, ein System von Harman/Kardon mit 16 Lautsprechern und eines von Bowers & Wilkins mit 3D-Audio über 20 Lautsprecher.

Das Smartphone (oder der optionale, handyartige Schlüssel mit Touchscreen) lässt sich auf der aufpreispflichtigen induktiven Ladeschale aufladen. Mittels Touch-Schlüssel oder per App können einige Funktionen des Fahrzeugs ferngesteuert und überwacht werden, beispielsweise die Vorklimatisierung, die Fenster oder die Türen. Ebenfalls Aufpreis kostet der in den Innenspiegel integrierte Garagentoröffner, mit dem das Suchen der Fernbedienung der Vergangenheit angehört. Ein optionaler Drive Recorder (in Verbindung mit Parking Assistant Plus) ermöglicht die Aufnahme eines Videos der Fahrzeugumgebung auf Basis des 360-Grad-Kamerasystems, das zu einem späteren Zeitpunkt wiedergegeben oder per USB-Schnittstelle exportiert werden kann.

⊖ Der digitale Radioempfang (DAB+) kostet Aufpreis.

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. Zusätzlich fällt die Innenbreite

großzügig aus, das sehr gute Raumgefühl wird lediglich durch die breite Mittelkonsole etwas beeinträchtigt. Gegen Aufpreis ist ein elektrisches Panorama-Glasdach erhältlich, das zusätzliches Licht in den Innenraum lässt.

1,6 Raumangebot hinten

⊕ Auch hinten haben selbst großgewachsene Personen genug Platz, erst bei 1,95 m Körpergröße wird es bei der Kopffreiheit eng. Die Beinfreiheit würde noch größere Passagiere erlauben, ist der Vordersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt, reicht die Beinfreiheit dahinter für bis zu 2,05 m große Mitfahrer. Das Raumgefühl ist großzügig und profitiert besonders von den großen Fensterflächen. Das optionale Panorama-Glasdach erlaubt einen tollen Ausblick nach oben aus dem Fahrzeug.



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

2,2 Innenraum-Variabilität

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

⊖ Beim X5 45e ist aufgrund des Platzbedarfs der Hochvolt-Batterien keine dritte Sitzreihe erhältlich.

1,7 KOMFORT

1,7 Federung

⊕ Der Plugin-Hybrid ist serienmäßig mit einer adaptiven Zwei-Achs-Luftfederung ausgestattet, die einen guten Federungskomfort bietet. Der könnte sogar noch besser ausfallen, wenn der Testwagen nicht mit den riesigen 21-Zoll-Rädern ausgestattet wäre. Diese sorgen dafür, dass besonders bei niedrigen Geschwindigkeiten Unebenheiten und Einzelhindernisse zu deutlich in den Innenraum übertragen

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 recht 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 samt elektrischer Sitzverstellung (inkl. Sitzneigung und Lehnenbreite) sowie Memory-Funktion für den Fahrersitz ausgestattet.

Beifahrer zum Ausstattungsumfang. Gegen zusätzlichen Aufpreis gibt es eine Massagefunktion für die Vordersitze, die acht Massageprogramme bietet.

⊕ Der Testwagen ist mit den optionalen Komfortsitzen ausgestattet, die bequem gepolstert sind und gleichzeitig einen guten Seitenhalt bieten. Im Vergleich zu den serienmäßigen Sportsitzen lassen sich zusätzlich der obere Lehnenbereich und die Oberschenkelauflage verstellen (alles elektrisch). Zusätzlich zählen eine elektrische Vierwege-Lordosenstütze, Komfortkopfstützen sowie Memory-Funktion für den

⊖ Die breite Mittelarmlehne trägt zur komfortablen Sitzposition bei, ist aber weder in Längsrichtung noch in der Höhe verstellbar. Gleiches gilt für die Sicherheitsgurte, die 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.

1,9 Innengeräusch

⊕ Der X5 ist aufgrund der aufwändigen Geräuschdämmung – der Testwagen ist mit der optionalen Akustikverglasung ausgestattet – selbst bei höheren Geschwindigkeiten ein leises Gefährt, obwohl 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 64,6 dB(A).

1,3 Klimatisierung

⊕ Bereits ab Werk stattet BMW den X5 mit einer Dreizonen-Klimaautomatik aus. Der Plugin-Hybrid ermöglicht zudem serienmäßig eine Standklimatisierung (Aufheizen oder Abkühlen) inklusive Vorkonditionierung beispielsweise per Smartphone. Ein Beschlag- und Luftgütesensor gehört ebenso zum Serienumfang wie Luftausströmer für die Fondgäste in der Mitte und an den Seiten. Gegen Aufpreis gibt es eine Vierzonen-Regelung.

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.

1,2 MOTOR/ANTRIEB

1,1 Fahrleistungen

⊕ Dreiliter-Reihensechszylinder inklusive Turbolader in Kombination mit einem Elektromotor – dass bei diesen Randbedingungen genügend Drehmoment und Leistung vorhanden ist, lässt sich erahnen. Mit 600 Nm und 398 PS hat

der Antrieb erstaunlich wenig Mühe, den über 2,5 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 3,3 Sekunden erledigt. Das Anfahrverhalten (gemessen von 15 bis 30 km/h) ist beim X5 xDrive45e mit unter einer Sekunde sehr gut. BMW gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit flotten 5,6 Sekunden an, die Höchst-

geschwindigkeit beträgt 235 km/h.

Der Fahrer kann aus vier Fahrmodi (Electric, Hybrid, Sport und Battery Control) auswählen, die unter anderem den Antrieb beeinflussen.

1,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Ein Reihensechszylinder ist eines der laufruhigsten Aggregate, der ohne störende Motorvibrationen arbeitet. Dröhnen oder Brummen ist dem Motor fremd, der Benziner grummelt gefühlt weit entfernt vor sich hin. Die Leistungsentfaltung überzeugt auf ganzer Linie, der Motor hat

immer Kraft. Bei Vollgas boostet zunächst der Elektromotor das SUV vorwärts, bis der spontan ansprechende Verbrenner seine Leistung gleichmäßig entfaltet – nachdem die Automatik zunächst den richtigen Gang ausgewählt hat.

1,3 Schaltung/Getriebe

⊕ Dass die von ZF gelieferte Achtgang-Automatik in den BMW-Modellen der letzten Jahre den Stand der Technik definiert, ist keine Neuerung. So gefallen im X5 die schnellen und kaum merklichen Gangwechsel, außerdem passt der gewählte Gang fast immer zur Fahrsituation. Geht der Fahrer zwischen 25 km/h und 160 km/h vom Gas entscheidet das System, ob die Energierückgewinnung (Rekuperation) eingesetzt oder die Segelfunktion aktiviert wird. Beim Segeln wird der Motor vom Antriebsstrang abgekoppelt und der X5 rollt ohne Schleppmomentverluste dahin. Darüber hinaus

werden Navigationsdaten zur Steuerung des Getriebes eingesetzt, um beispielsweise wiederum das Schleppmoment oder die Rekuperation 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 die ausstattungsabhängigen Schaltwippen am Lenkrad (in Verbindung mit Steptronic Sport Getriebe) erledigen.

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

3,4 Fahrstabilität

Beim ADAC Ausweichtest kann der X5 nicht überzeugen. Weicht man einem Hindernis mit 90 km/h in einer Notsituation abrupt aus, lässt das elektronische Stabilitätsprogramm das kurvenäußere Vorderrad bewusst blockieren, um ein eventuelles Kippen des Fahrzeugs zu verhindern. Das 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 dynamisch unterwegs, macht sich die Masse allerdings in spürbarem Untersteuern und merklichem Wanken bemerkbar.

⊕ Die Traktion ist dank dem serienmäßigen Allradantrieb einwandfrei und die serienmäßige Luftfederung ermöglicht eine Höhenverstellung der Karosserie um bis zu acht Zentimeter – geschwindigkeitsabhängig erfolgt eine automatische Anpassung der Karosseriehöhe.

⊖ Ruckartige Lenkbewegungen haben zur Folge, dass sich das SUV kräftig aufschauelt und kurzzeitig instabil wird.

2,4 Lenkung

⊕ Neben der Standardlenkung mit geschwindigkeitsabhängiger Lenkkräftunterstützung (Servotronic) gibt es für den X5 eine optionale Allradlenkung – der Testwagen ist mit der Integral-Aktivlenkung ausgestattet. Sie besteht aus einer Vorderachslenkung mit variabler Übersetzung sowie einer mit bis zu drei Grad mitlenkenden Hinterachse. Die Kombination bietet mehrere Vorteile: Durch die direktere Übersetzung bei

niedrigen Geschwindigkeiten und die gegenläufig einschlagenden Hinterräder fällt der Wendekreis bei 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 direkt 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 des Lenkwinkels erforderlich sind. Bei höheren Geschwindigkeiten vermittelt das Lenkrad ein gutes Lenkgefühl und eine ordentliche Rückmeldung über den Straßenzustand.

2,1 Bremse

Die Bremsanlage bringt den immerhin mehr als 2,5 Tonnen schweren Wagen aus 100 km/h nach 34,2 m zum Stehen (Mittel aus zehn Vollbremsungen). Die Bremse spricht dabei gut an und lässt sich fein dosieren.

1,3 SICHERHEIT

0,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Schon serienmäßig ist der BMW X5 mit vielen Assistenzsystemen ausgestattet, die das automobilen Leben sicherer machen. Ab 5 km/h bremst er selbsttätig, 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 stets an Bord ebenso wie ein Spurhalteassistent.

Die Liste der Sonderausstattungen beinhaltet zahlreiche weitere Assistenten: 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 den Abstandsregeltempomaten inklusive automatischer Übernahme der Geschwindigkeitsbegrenzung, Lenk- und Spurführungsassistent, Querverkehrswarnung vorn, Ausweichassistent und Kreuzungsassistent. Zudem warnt das System bei Verkehrsschildern (beispielsweise Stopp- und Einfahrverbotsschilder) und Ampeln.

Ebenfalls in der Aufpreisliste findet man ein Nachtsichtsystem sowie ein vollfarbiges Head-Up-Display, das sogar Kartenausschnitte anzeigt.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

| | | |
|---|--|------------------|
|  | ESP | Serie |
|  | Abstandswarnung | Serie |
|  | Kollisionswarnung | Serie |
|  | City-Notbremssystem | Serie |
|  | Vorausschauendes Notbremssystem | Serie |
|  | Vorausschauender Kreuzungsassistent | Option |
|  | Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem | Serie |
|  | Querverkehrserkennung 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 |

1,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm (Test 12/2018) bescheinigt dem BMW X5 einen guten Insassenschutz, der mit 89 Prozent der möglichen Punkte bewertet wird. Front- und Seitenairbags, 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 bis 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 bei einem Aufprall.

⊖ Die Kopfstütze für den hinteren Mittelsitz ist nicht höhenverstellbar.

2,3 Kindersicherheit

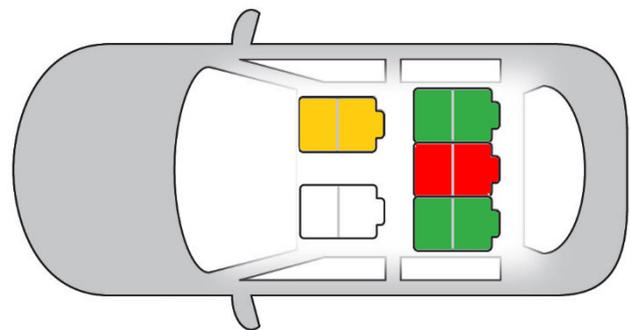
⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm bekommt der BMW gute 86 Prozent der Punkte für die Kindersicherheit. Per Gurt sind Kindersitze auf dem Beifahrersitz und hinten außen gut zu befestigen, hinten auch per Isofix inklusive i-Size-Kennzeichnung. Laut Anleitung sind alle Plätze für universale Kindersitze aller Altersgruppen geeignet.

⊖ Hohe Kindersitze sind hinten unter Umständen aufgrund der nicht ausbaubaren Kopfstützen nicht ohne Weiteres anzubringen – eine Montageprobe vor dem Kauf ist ratsam. Der hintere Mittelsitz ist wegen seiner Kontur nicht gut zum Befestigen von Kindersitzen geeignet, zudem 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 schnellert 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. Lediglich die vordere Motorhaubenkante könnte im Sinne eines geringeren Gefahrenpotenzials noch nachgiebiger gestaltet werden. Ein Fußgänger-Notbremsassistent ist serienmäßig, optional gibt es eine wärmebildbasierte Nachtsichtfunktion, die Menschen und Tiere selbst in schlechten Lichtverhältnissen

und bei Nacht erkennt. Das System konditioniert die Bremsen vor und warnt den Fahrer, selbst 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. Bis zu einer Geschwindigkeit von 30 km/h generiert das Fahrzeug im Elektrobetrieb ein Geräusch, um andere Verkehrsteilnehmer auf das sich nähernde Fahrzeug aufmerksam zu machen.

4,7 UMWELT/ECOTEST

5,5 Verbrauch/CO₂

⊖ Für viele Plugin-Hybride gilt, dass unter Umweltgesichtspunkten die aufwändige und schwere Antriebstechnik lediglich unter bestimmten Einsatzbedingungen Sinn macht. Vorteile erzielt der Plugin-Hybrid, wenn man jede Möglichkeit der Batterieladung nutzt, um möglichst große Distanzen

elektrisch beziehungsweise elektrisch unterstützt zurückzulegen. Wer oft weite Strecken fährt oder wenige Lademöglichkeiten hat, sollte sich eventuell für eine andere Motorisierung des BMW X5 entscheiden.

Startet man mit dem X5 45e mit voll geladener Batterie, sind im

Elektrozyklus des ADAC Ecotest rund 62 km elektrische Reichweite möglich, bevor sich der Verbrenner zuschaltet. BMW gibt eine elektrische Reichweite zwischen 86 und 97 km an – selbst bei verhaltener Fahrweise und viel Innerorts-Anteil ist das kaum zu schaffen. Der reine Stromverbrauch liegt bei 41,4 kWh/100 km (inklusive Ladeverluste) – selbst für einen Plugin-Hybriden in dieser Größe sehr viel, für ein reines Elektrofahrzeug wäre das inakzeptabel.

Fährt man im Hybrid-Modus (Batterie leer oder Ladung wird gehalten), ergibt sich ein Kraftstoffverbrauch von durchschnittlich 10,7 l Super pro 100 km. Dabei liegt der

Konsum innerorts bei 9,3 l/100 km, auf der Landstraße bei 10,4 l/100 km und auf der Autobahn bei sehr hohen 12,4 l/100 km. Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybrid-Strecke und startet bei vollgeladener Batterie, verbraucht der X5 45e auf den ersten 100 km 20,9 kWh (Strom) und 5,4 l (Super). Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 264 g/km – 149 g/km für Kraftstoff- und 115 g/km für Stromverbrauch (Basis deutscher Strommix von 548 g/kWh, veröffentlicht 10/2018, gültig für das Berichtsjahr 2019). Im ADAC Ecotest gibt es im CO₂-Kapitel lediglich zwei von 60 möglichen Punkten.

3,9 Schadstoffe

Der Benziner arbeitet mit Direkteinspritzung. Um die Grenzwerte der Euro 6d-TEMP Abgasnorm einzuhalten, verbaut BMW einen Otto-Partikelfilter (OPF). Damit verbessert sich der Partikelaustritt durchaus und liegt nun in allen Betriebszuständen weit unter den gesetzlichen Grenzwerten. Die hohen Anforderungen des ADAC Ecotest kann der Verbrenner nahezu erfüllen, lediglich im anspruchsvollen Autobahnzyklus ist der CO-Ausstoß leicht erhöht. Direkt am Auto entstehen zwar im Elektrobetrieb keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs – egal welche Antriebsform. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte beim Stromverbrauch. Da der Plugin-X5 recht viel Strom verbraucht, gibt es einige Punkte Abzug. So erhält der BMW X5 45e für seinen kombinierten Antrieb aus Verbrenner und Elektromotor nur 21 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten liegt er damit bei insgesamt 23 Zählern, die nur noch für einen von fünf Sternen im ADAC Ecotest reichen.

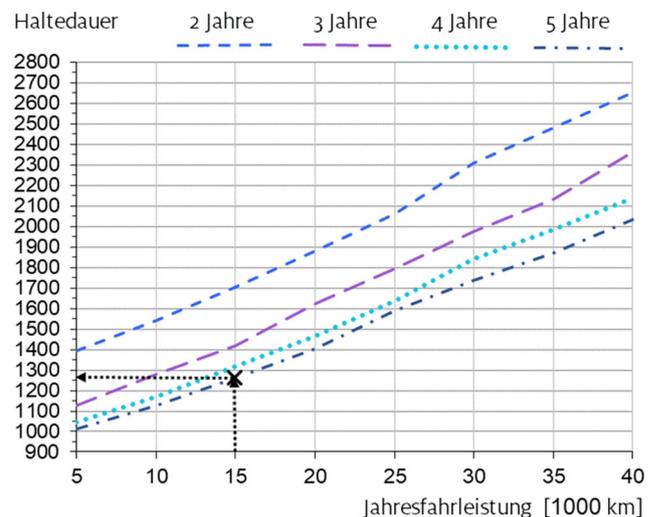
4,6 AUTOKOSTEN

4,6 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Die Berechnung der Kfz-Steuer auf Basis des CO₂-Ausstoßes führt zu einer deutlichen Steuererleichterung für das Hybrid-SUV. Da sich die optimistischen CO₂-Emissionen gemäß Herstellerangaben mit 46 bis 38 g/km unterhalb der Freigrenze von 95 g/km befinden, fallen lediglich 2 Euro/100 Kubikzentimeter an Kfz-Steuer an – geringe 60 Euro/Jahr (berechnet nach WLTP). Zum Vergleich: Beim X5 xDrive40i mit dem 3,0-l-Sechszylinder und 340 PS beträgt die jährliche Kfz-Steuer 328 Euro. Die Inspektionsintervalle werden vom Fahrzeug nutzungsabhängig festgelegt.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1259 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



⊖ BMW langt beim neuen X5 ordentlich hin – ab 79.900 Euro kostet das große Plugin-SUV mit den zwei Antriebsarten in der getesteten Modellvariante xLine. Allerdings muss man dem X5 zu Gute halten, dass er bereits ab Werk mit zahlreichen Annehmlichkeiten ausgestattet ist. So zählen beispielsweise LED-Scheinwerfer, Navigationssystem, Dreizonen-Klimaatomatik sowie elektrisch verstellbare Ledersitze vorn zum Serienumfang. Dennoch lässt sich der Preis mühelos weiter nach oben treiben – im Falle des Testwagens auf über 100.000 Euro. Von den genannten Preisen kann man aktuell immerhin

6.000 Euro (plus Mehrwertsteuer für den Herstelleranteil von 3.000 Euro) als Elektroautoprämie abziehen, da der Netto-Listenpreis des Basismodells um knapp 50 Euro unterhalb der

förderfähigen Preisgrenze von 65.000 Euro liegt. Auch der Unterhalt und die Versicherungseinstufungen (KH: 19, VK: 28 und TK: 32) sind kostspielig.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| Typ | xDrive40i Steptronic | xDrive45e Steptronic | xDrive25d Steptronic | xDrive30d Steptronic | M50i Steptronic Sport | M50d Steptronic Sport | M Steptronic Sport | M Com- petition Steptronic Sport |
|-------------------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------|---|
| Aufbau/Türen | SUV/5 | SUV/5 | SUV/5 | SUV/5 | SUV/5 | SUV/5 | SUV/5 | SUV/5 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | 6/2998 | 6/2998 | 4/1995 | 6/2993 | 8/4395 | 6/2993 | 8/4395 | 8/4395 |
| Leistung [kW (PS)] | 250 (340) | 290 (394) | 170 (231) | 195 (265) | 390 (530) | 294 (400) | 441 (600) | 460 (626) |
| Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min | 450/1500 | 600/0 | 450/1500 | 620/2000 | 750/1800 | 760/2000 | 750/1800 | 750/1800 |
| 0-100 km/h [s] | 5,5 | 5,6 | 7,5 | 6,5 | 4,3 | 5,2 | 3,9 | 3,8 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 243 | 235 | 222 | 230 | 250 | 250 | 250 | 250 |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller | 10,0 SP | 1,2 SP | 7,1 D | 7,6 D | 12,2 SP | 8,3 D | 12,8 SP | 12,8 SP |
| CO2 [g/km] lt. Hersteller | 183 | 39 | 147 | 159 | 238 | 181 | 291 | 291 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 19/28/32 | 19/28/32 | 19/28/32 | 19/28/32 | 19/31/32 | 19/31/32 | 22/32/33 | 22/32/33 |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 324 | 60 | 374 | 491 | 452 | 531 | 480 | 482 |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | 1278 | 1269 | 1147 | 1210 | 1691 | 1506 | 1931 | 2024 |
| Preis [Euro] | 72.300 | 77.300 | 66.700 | 70.800 | 97.000 | 94.600 | 128.100 | 141.400 |

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

| | |
|---|---------------------------|
| Plugin-Hybrid (Turbobenziner/Elektro), Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC, OPF | |
| Hubraum | 2.998 ccm |
| Leistung | 290 kW/394 PS bei 0 1/min |
| Maximales Drehmoment | 600 Nm bei 0 1/min |
| Kraftübertragung | Allrad permanent |
| Getriebe | 8-Gang-Automatikgetriebe |
| Höchstgeschwindigkeit | 235 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 5,6 s |
| Verbrauch pro 100 km (WLTP) | 1,2 l |
| CO ₂ -Ausstoß | 39 g/km |
| Stirnfläche/c _w -Wert | 2,9 m²/0,31 |
| Klimaanlage Kältemittel | R1234yf |
| Reifengröße | 265/50 R19 |
| Länge/Breite/Höhe | 4.922/2.004/1.745 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 2.510/640 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 500/1.720 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 750/2.700 kg |
| Stützlast/Dachlast | 140/100 kg |
| Tankinhalt | 69 l |
| Garantie Allgemein/Rost | Keine/12 Jahre |
| Produktion | USA, Spartanburg |

ADAC Messwerte

| | |
|---|--------------------------|
| Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D) | 3,3 s |
| Elastizität 60-100 km/h | - |
| Drehzahl bei 130 km/h | - |
| Bremsweg aus 100 km/h | 34,2 m |
| Reifengröße Testwagen | 275/40 R21 107Y |
| Reifenmarke Testwagen | Pirelli P Zero |
| Wendekreis links/rechts | 12,4/12,6 m |
| EcoTest-Verbrauch | 5,4 l/100km |
| Stadt/Land/BAB | 9,3/10,4/12,4 l/100km |
| CO ₂ -Ausstoß EcoTest | 127 g/km (WTW* 264 g/km) |
| Reichweite | 700 km |
| Innengeräusch 130 km/h | 64,6 dB(A) |
| Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel) | 2.225 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 2.515/635 kg |
| Kofferraum normal/geklappt/dachhoch | 400/805/1.585 l |

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

| | | | |
|--|-----------------|------------------------|-----------------|
| Betriebskosten | 150 Euro | Werkstattkosten | 158 Euro |
| Fixkosten | 160 Euro | Wertverlust | 791 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 1259 Euro | | |
| Steuer pro Jahr | 60 Euro | | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 19/28/32 | | |
| Basispreis X5 xDrive45e xLine Steptronic | 79.900 Euro | | |

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

| | |
|--|----------------|
| Pressefahrzeug | EZ: 23.09.2019 |
| Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung | 100.350 Euro |
| Km-Stand bei Testbeginn | 5.943 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. 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 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. * 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° (Paket) |
| Abbiege-/Kurvenlicht | 2.000 Euro° (Paket)/700 Euro° (Paket) |
| Regen-/Lichtsensoren | Serie |
| Fernlichtassistent | 700 Euro° (Paket) |
| Tempomat/Limiter/ACC | Serie/Serie/800 Euro° |
| Einparkhilfe vorn/hinten | Serie |
| Parklenkassistent | Serie |
| Rückfahrkamera/360°-Kamera | Serie/550 Euro° |
| Head-up-Display | 1.450 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 |
| Spurwechselsassistent | 1.100 Euro° |

INNEN

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

AUSSEN

| | |
|-------------------------------|---------------|
| Anhängerkupplung (elektrisch) | 1.200 Euro |
| Metalllackierung | ab 1.050 Euro |
| Schiebedach/Panoramaglasdach | 1.900 Euro |

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

4,6

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

Stand: April 2020
Test und Text: Andreas Pfeffer