



BMW X5 xDrive45e M Sportpaket Steptronic Sport

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

Der X5 von BMW ist ein stattliches SUV, das von Generation zu Generation nicht nur gereift, sondern auch gewachsen ist. Trotzdem gibt es als kleinste Dieselmotorisierung einen Vierzylinder, alle anderen Motorvarianten haben mindestens sechs Zylinder unter der Haube. Die größeren Motoren erscheinen nicht nur standesgemäß, sondern auch sinnvoll - zumal der famose Reihensechszylinder-Diesel dank Mildhybridsystem nicht mehr verbraucht als der kleine Vierender. Eine Sonderrolle nimmt der Plugin-Hybrid xDrive45e ein - hier verbaut BMW neben dem laufruhigen und geschmeidigen Sechszylinder-Benziner auch die momentan größte Batterie unter seinen Plugins. 22,3 kWh netto-Kapazität ermöglichen trotz des stattlichen Stromverbrauchs immerhin 71 km Reichweite im ADAC Autotest. Weil aber nur das übliche Standard-Ladegerät im X5 verbaut ist, dauert es eine halbe Ewigkeit - genau genommen über sieben Stunden - bis die Batterie mit den maximal möglichen 3,7 kW wieder geladen ist. Selbst mit eifrigem Ladewillen bekommt man so nur schwer hohe elektrische Fahranteile zusammen.

Dabei erweist sich der X5 ansonsten als sehr angenehmes Reiseauto mit hohem Komfort und ausgeprägter Sicherheit. Selbst unwegsames Gelände stellt dank Luftfederung mit Erhöhung der Bodenfreiheit und Allradantrieb xDrive kein Hindernis dar. Viel Platz im Innenraum gibt es überdies. Die Anhängelast von bis zu 2,7 t ist für ein Plugin-Modell ein hoher Wert.

Der Grundpreis ist mit inzwischen 80.000 Euro wirklich üppig, die Grundausstattung eher weniger. Standesgemäß ausgestattet stehen schnell über 100.000 Euro auf der Rechnung, wie auch beim Testwagen mit guter, aber bei weitem nicht kompletter Ausstattung. Angesichts dieser selbstbewussten Preisgestaltung wäre das Mindeste ein 11-kW-Bordlader, so dass die Batterie in unter drei Stunden wieder gefüllt sein könnte. Ein Nehmen und Geben wäre mal gut - zurzeit konzentrieren sich die Hersteller aber nur aufs Nehmen.

Konkurrenten: u.a. Audi Q7, Mercedes GLE, Range Rover Sport, VW Touareg.

- +** einwandfreie Verarbeitung und schönes Materialfinish bis ins Detail, viel Platz, hoher Komfort, viele Assistenzsysteme (teils Option), hohe Anhängelast
- viel zu geringe Ladeleistung, dadurch sehr lange Ladezeiten, sehr schwer, sehr teuer in Anschaffung und Unterhalt

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,3**

AUTOKOSTEN **5,5**

Zielgruppencheck

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

Ecotest **★★☆☆☆**

2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,3 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. So sind die Türverkleidungen vorn wie hinten bis unten hin mit weicher Oberfläche versehen - das bietet kaum noch ein Mitbewerber. Einzig bei den Sonnenblenden leisten sich die Münchner einen Fauxpas, hier greift man an schnöden

2,9 Alltagstauglichkeit

Rein elektrisch unterwegs liegt die Reichweite des X5 xDrive45e im Ecotest bei etwa 71 km - wer gemütlicher fährt und einen höheren innerorts-Anteil hat, kann mit einer Batterieladung auch über 80 km weit kommen und damit die Werksangabe von 86 km (nach WLTP) ungefähr erreichen. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man mit dem recht großen 69-l-Benzintank ordentliche 680 km weit - insgesamt also etwa 750 km.

Die maximale Zuladung beim Testwagen beträgt üppige 640 kg - das reicht locker für vier Erwachsene samt reichlich Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt. Dank optionaler Allradlenkung liegt der Wendekreis bei 12,7 m, für ein so großes Auto ein passabler Wert.

⊕ Die große Stärke des X5 sind seine Zugwagen-Eigenschaften. So darf die Stützlast üppige 140 kg betragen, und ein Anhänger mit eigener Bremse kann sogar 2,7 t wiegen. Ungebremste "Anhängsel" dürfen aber wie üblich nicht über 750 kg auf die Waage bringen.

⊖ Sein massiger optischer Auftritt kaschiert etwas, dass der X5 über 4,92 m lang ist. Wenig hilfreich in der Stadt ist dann

2,8 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 Sicht Einschränkung durch die nicht ausreichend 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 vorn wie hinten. Die wichtige Rückfahrkamera und der Parkassistent kosten ausgerechnet beim sehr teuren Plugin-X5 extra - unbedingt die Kamera mit bestellen. Und wenn es das Budget hergibt, auch die 360-Grad-Kameras, um den Nahbereich ums Auto gut im Blick haben zu können. So lassen sich

Kunststoff, während im 5er ebendiese mit Stoff überzogen sind. Den Dachhimmel gibt es auf Wunsch in Alcantara. 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.

aber endgültig die Breite von 2,23 m (inklusive Außenspiegel). Ein Reserverad, Wagenheber oder Bordwerkzeug sind nicht lieferbar, dafür sind im M Sportpaket des Testwagens die Runflat-Reifen Serie.

In der Praxis ein ganz großer Nachteil ist die eingeschränkte Ladeleistung des X5 xDrive45e. Er verfügt über die bisher größte Batterie in einem BMW Plugin-Hybrid (22,3 kWh netto-Kapazität) und kann damit angemessene Reichweiten erzielen. Es wäre also durchaus möglich, im Alltag hohe elektrische Fahranteile zu erzielen. Allerdings kann man die Batterie nur einphasig mit 16 A laden, also mit maximal 3,7 kW - folglich dauert es rund 7 Stunden (!), bis eine leere Batterie wieder aufgeladen ist (26,9 kWh inkl. Ladeverluste). Dafür benötigt man in der Regel die ganze Nacht, zwischenladen z.B. beim Einkaufen macht wenig Sinn. In einem ansonsten so perfektionierten Auto völlig unverständlich, denn selbst Konkurrenten mit kleineren Batterien ermöglichen zumindest die doppelte Ladeleistung. Mercedes bietet bei seinen neueren Plugins sogar CCS-Laden bis 60 kW und füllt die Batterie damit in einer halben Stunde.



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

beispielsweise spielende Kinder beim Rückwärtsfahren oder Rangieren gut wahrnehmen. Denn die ADAC Messung zeigt auch: 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.

2,6 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 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.

2,1 Kofferraum-Volumen

⊕ Der X5 bietet einen großen Kofferraum, auch weil die Antriebskomponenten oder die Batterien den Stauraum kaum einschränken. Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 400 l. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach 660 l oder alternativ 14 handelsübliche Getränkekisten hinein. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 805 l (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.585 l (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden gibt es noch etwa 15 Liter Stauraum, der sich für kleinere Utensilien wie ein Ladekabel gut eignet. Ein Notrad findet dort aber keinen Platz.

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 lässt sich die Öffnungshöhe auf einen niedrigeren Wert

"Einfache" Voll-LED-Scheinwerfer sind Serie, gegen Aufpreis gibt es die empfehlenswerten adaptiven LED-Scheinwerfer mit Kurvenlicht, Abbiegelicht und dynamischem Fernlichtassistenten ("Selective Beam", blendet gezielt andere Verkehrsteilnehmer aus). Die Straßenausleuchtung ist schon mit diesen Scheinwerfern sehr gut, für einen deutlich höheren Aufpreis gibt es das BMW Laserlicht, welches noch helleres Fernlicht erzeugen kann (bis 500 m).

⊖ Der optionale Displayschlüssel bietet zwar viele Funktionen, ist aber groß und sperrig. Der serienmäßige Komfortzugang besitzt immer noch einen unzureichenden Diebstahlschutz, da er mit einem Reichweitenverlängerer für die Funkübertragung überlistet werden kann. Wird der Fahrzeugschlüssel mehr als zwei Minuten nicht bewegt, schaltet die Funkübertragung ab – das kann aber nur ein Kompromiss sein, besser wäre die Lösung über eine Kontrolle der Entfernung des Fahrzeugschlüssels vom Auto. Weitere Informationen unter adac.de/keyless.



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

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.

⊖ 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. Beim Plugin-

Hybrid ist die Luftfederung Serie, damit kann per Knopfdruck das Heck abgesenkt oder angehoben werden.

1,8 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. Es gibt im Kofferraum zwei ausklappbare Taschenhaken, je 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 Trennnetz und die Gepäckraumabdeckung Platz. Dank der vier Verzurrösen kann man ein Netz am Boden befestigen.

1,5 INNENRAUM

1,6 Bedienung

⊕ Die kontinuierliche Weiterentwicklung, Optimierung und Verbesserung der Bedienung ist offensichtlich. BMW hat nach und nach auch solche Eingabemöglichkeiten wie Touchscreens eingebunden, die nicht unbedingt Vorteile bringen mögen, aber eben von manchen Kunden verlangt werden. Das ist aber kein Problem, weil die bisher etablierten Eingabemethoden wie der iDrive-Controller erfreulicherweise erhalten bleiben.

Man braucht aufgrund des immensen Funktionsumfangs und der Menüstruktur schon eine gewisse Einarbeitungs- und Gewöhnungszeit für das BMW-Bedienkonzept, dann aber kann man BMW-Modelle erstaunlich intuitiv steuern. Den "Startbildschirm" kann man nach den eigenen Vorlieben neu zusammenstellen. Darüber hinaus ist für viele Funktionen auch die Bedienung über Sprachbefehle möglich, wobei auf den Initialisierungsbefehl "Hey BMW" in relativ freier Sprache der Wunsch geäußert werden kann - man muss nicht wortgenau den einen Befehl formulieren, der für eine Funktion hinterlegt ist. Auffallend ist auch, wie schnell das Infotainmentsystem samt Sprachsteuerung nach dem Fahrzeugstart betriebsbereit ist - damit tun sich manche Konkurrenten deutlich schwerer.

Die insgesamt gute Ergonomie ergibt sich u.a. durch die passende Anordnung des Lenkrads (serienmäßig elektrisch einstellbar), der Pedale und des Wählhebels zueinander. Auch die Positionierung der Knöpfe und Schalter, ihre Gruppierung nach Funktionen (z.B. Klimatisierung und weitere Fahrzeugfunktionen) und die komplette Beleuchtung der Bedienelemente inklusive der Einstellrädchen der Lüftungsdüsen tragen dazu bei; alle Bedieneinheiten sind hoch



Die 79 cm hohe Ladekante macht das Be- und Entladen des Kofferraums zu einer mühsamen Angelegenheit.

genug und griffgünstig verbaut. Klassische analoge Instrumente gibt es nicht mehr, im X5 ist das "Live Cockpit Professional" mit 12,3 Zoll großem Farbdisplay serienmäßig; BMW lässt hier nur überschaubare Möglichkeiten der Personalisierung der Anzeige zu - da ein solches Display weit mehr Möglichkeiten bietet, wird es in Zukunft vielleicht weitere Optionen geben. Die Ablesbarkeit des Displays selbst ist tagsüber wie nachts einwandfrei, die analoge Anzeige des Tachos eher verwirrend. Die elektrischen Fensterheber verfügen über Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz. Ebenso serienmäßig können die Vordersitze elektrisch eingestellt werden.

BMW bietet einen umfangreichen Bordcomputer; neben den



Die Bedienbarkeit ist absolut vorbildlich, die Verarbeitungsqualität als auch die Materialanmutung lösen den Premiumanspruch des Herstellers ein.

Daten ab manuellem Reset die Daten ab Laden, ab Tanken, für den Tag und sogar die Daten ab Werk - so transparent ist bisher kein anderer Hersteller. Die Bedienungsanleitung gibt es im

Infotainment, in der BMW App und auch noch in gedruckter Form - letzteres aber nur gegen Aufpreis.

0,6 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der X5 hat eine sehr umfangreiche Konnektivitäts- und Multimediaausstattung serienmäßig. Radio, Bluetooth und USB-Schnittstellen sind immer dabei, auch das Navigationssystem Professional mit Echtzeit-Verkehrsinformationen. Das Infotainmentsystem beinhaltet eine integrierte SIM-Karte und ist somit immer online. Die mannigfaltigen Möglichkeiten der online-basierten BMW-Services wie Remote Control oder die einzeln buchbaren Fahrzeugapps wie etwa Microsoft Office oder Twitter kann man nach Anmeldung im Connected Drive Store entdecken. Die Remote und ConnectedDrive Services sind die ersten Jahre inklusive - allerdings nur noch zwei Jahre und nicht mehr wie bisher drei Jahre. Danach entstehen nicht unerhebliche Kosten. Immerhin bleiben die elektro-spezifischen Abfrage- und Steuerungsmöglichkeiten längere Zeit kostenfrei. Apple Carplay zur Integration von iPhones und Android Auto werden dauerhaft unterstützt, die Anbindung ist kabellos möglich.

Neben den Serienlautsprechern gibt es das Hifi-Lautsprechersystem mit 205 Watt und zehn Lautsprechern; wer einen noch besseren Sound möchte, sollte zum optionalen Harman Kardon Surround Sound System (mit 16 Lautsprechern und 464 W Verstärkerleistung) greifen. Wem das immer noch nicht reicht: Für über 5.000 Euro baut BMW die Bowers & Wilkins Anlage mit 20 Lautsprechern und 1.500 Watt ein. Die induktive Lademöglichkeit fürs Smartphone kostet ebenfalls Aufpreis. Mit der Funktion BMW Apps kann man viele compatible Apps des via Bluetooth verbundenen Smartphones per iDrive steuern. Dies stellt eine mögliche 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. Beim aufpreispflichtigen Fond-Entertainment-System ist ein Blue-ray- und DVD-Laufwerk dabei, gegen Aufpreis gibt es auch eine TV-Funktion.

1,4 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 und den dunklen Dachhimmel (Option) etwas geschmälert wird, durch das aufpreispflichtige Panorama-Schiebedach und die vergleichsweise großen Fensterflächen jedoch gewinnt.

1,6 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.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 2,0 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

2,6 Innenraum-Variabilität

Bei der Variabilität des Innenraums kann der X5 nicht allzu sehr punkten. Die Sitze im Fond lassen sich weder in Längsrichtung verschieben noch in der Lehnenneigung variieren. Ablagen findet man genügend. Vorn gibt es zwei Becherhalter, große Türfächer, 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 Mittelarmlehne zu bieten. Hinter den Vordersitzen gibt es geschlossene Lehnentaschen. Das Handschuhfach ist nicht sonderlich groß, aber abschließbar und mit feinem Filz auskleidet.

1,6 KOMFORT

1,5 Federung

⊕ Der X5 in der Plugin-Version kommt serienmäßig mit Luftfederung - damit kann nicht nur die Bodenfreiheit variiert, sondern auch die Dämpfung an die Bedürfnisse oder die Straßenzustände angepasst werden.

Im standardmäßigen Comfort-Modus federt der X5 trotz üppiger Optionsbereifung mit 22 Zoll sehr komfortabel, dabei bleiben die Aufbaubewegungen dennoch moderat. Im Stadtverkehr sind grobe Verwerfungen wie versenkte Kanal-

deckel oder Asphaltflicken für die Insassen zwar spürbar, aber nicht unangenehm. Kopfsteinpflaster wird gut gedämpft und ist akustisch nicht aufdringlich. Auch bei Überlandgeschwindigkeiten spricht das Fahrwerk bei feinen wie größeren Anregungen sensibel an und bietet somit stets einen standesgemäßen Federungskomfort. Auf der Autobahn werden Unebenheiten wie Bodenwellen und Querfugen einwandfrei gefiltert, der Langstreckenkomfort ist vorbildlich.

1,9 Sitze

⊕ Serienmäßig ist der X5 mit Sportsitzen wie im Testwagen ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es die hervorragenden Komfortsitze, die noch mehr Einstellmöglichkeiten und einen sehr ausgewogenen Komfort auf langen Strecken bieten. Aber schon mit den Seriensitzen ist man gut unterwegs. Die Sitze sind beledert und elektrisch einstellbar, auf der Fahrerseite kann man die Einstellungen in zwei Speicherplätzen hinterlegen. Die vierfach einstellbaren Lordosenstützen kosten Aufpreis - völlig unverständlich in dieser Preisregion. Die Sportsitze bieten eine verlängerbare Sitzfläche, eine Sitzneigungseinstellung und elektrisch verstellbare Seitenwangen. Die Lehnen der Vordersitze sind angenehm geformt und bieten dem Rücken guten Halt -

lediglich im Schulterbereich könnte die Unterstützung etwas ausgeprägter sein. Dafür sind die Kopfstützen in Höhe und Längsrichtung einstellbar. Die Sitzflächen sind ebenfalls körpergerecht gestaltet und gut konturiert. Man findet als Fahrer leicht eine passende Sitzposition, allerdings ist der nicht höhenverstellbare Gurt wie bei allen BMWs ein Manko. Die bequem gepolsterte Mittelarmlehne lässt sich leider nicht in der Höhe verstellen.

Hinten geht es nicht so variabel und anpassungsfähig wie vorn zu. Die äußeren Sitze sind recht bequem, weil ausreichend konturiert sowie vernünftig gepolstert. Der hintere Mittelsitz ist unbequem und eignet sich daher nur für kurze Strecken.

2,0 Innengeräusch

⊕ Im X5 geht es auch bei höheren Geschwindigkeiten noch ruhig zu - der Testwagen ist mit der optionalen Akustikverglasung ausgestattet. Meistens sind die Abrollgeräusche der großen Räder am ehesten zu hören. Leise fährt der Plugin natürlich, wenn er rein elektrisch unterwegs ist. Aber auch der Verbrenner ist dank seiner sechs Zylinder und üppiger

Dämmung nur leise im Hintergrund grummelnd zu hören. Lediglich beim kräftigen Beschleunigen macht er auf sich aufmerksam. Die Messwerte bestätigen diesen Eindruck: Bei 130 km/h beträgt der Geräuschpegel im Innenraum lediglich 65,2 dB(A).

1,2 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. In der Optionsliste finden sich auch so exotische Extras wie die Ionisierungs- und Beduftungsfunktion.

1,4 MOTOR/ANTRIEB

1,6 Fahrleistungen

⊕ Das Hybridsystem des X5 xDrive45e besteht aus einem Sechszylinder-Turbobenziner mit 286 PS und maximal 450 Nm Drehmoment sowie einem Elektromotor mit 113 PS und 265 Nm Drehmoment unterstützt. Die Systemleistung beträgt 381 PS und 550 Nm, im Sportmodus sogar 394 PS und 600 Nm. Bei ausreichend geladener Batterie und moderater Leistungsabforderung kann der Elektromotor auch alleine den Vortrieb besorgen. Der doppelte Antrieb setzt den X5 sehr flott in Bewegung, obwohl 2,5 Tonnen schon als Leergewicht ziemlich bremsen. BMW verspricht 5,6 Sekunden von null auf 100 km/h und eine Endgeschwindigkeit von 235 km/h. Gemessene 3,3 s für den Sprint von 60 auf 100 km/h sind ein ausgezeichneter Wert, so können beispielsweise Überholmanöver auf der

Landstraße sehr zügig und sicher umgesetzt werden. Von 80 auf 120 km/h braucht der Münchner kaum länger, hier vergehen nur 3,9 s. Das für schnelles Einfädeln im Stadtverkehr wichtige Ansprechen bei niedrigen Geschwindigkeiten ist ebenfalls sehr gut, von 15 auf 30 km/h geht es in 1,1 s. Ist man rein elektrisch unterwegs, wird der X5 zum eher trägen Koloss - die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h dauert dann etwa 12,5 s. Das Gros der Systemleistung erledigt ganz eindeutig der Verbrenner, für die gemütliche Ausfahrt reicht aber auch der Elektromotor.

Insgesamt kann der X5 Plugin bei Bedarf mit seinem gut ansprechenden Motor und der bulligen Kraftentfaltung eine Menge Fahrspaß bieten.

1,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Im großen X5 beim Verbrenner auf einen Reihensechszylinder zu setzen, war eine gute Entscheidung. Denn ein solcher gehört schlicht zu den laufigsten Aggregaten unter den Hubkolbenmotoren. Dröhnen oder Brummen ist dem Verbrenner völlig fremd, der Benziner säuselt gefühlt weit entfernt vor sich hin. Die

Leistungsentfaltung ist auffallend gut, den kurzen Verzögerungsmoment beim Leistungsaufbau des Turbo-Sechszylinder überbrückt der noch schneller ansprechende Elektromotor. Dann schiebt das Duo den schweren X5 gemeinsam vehement nach vorn. Dabei gibt der Antrieb seine Leistung sehr homogen ab.

1,4 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Achtgang-Automatik liefert ZF zu, im BMW ist sie sehr gut auf Motor und Fahrzeug abgestimmt. Die Geschmeidigkeit und bei Bedarf Schnelligkeit der Schaltvorgänge ist beeindruckend, allerdings arbeitet der Automat im Plugin-X5 nicht ganz so geschmeidig und ruckfrei wie in den "klassischen" Antriebsvarianten. Insbesondere wenn bei elektrischer Fahrt und niedriger Geschwindigkeit hochgeschaltet wird, spürt man einen leichten Ruck - das fällt bei praktisch allen BMW-Plugins mit Elektromotor am Getriebe auf. Die Wahl der Gänge erfolgt so treffsicher, dass ein Eingreifen über die Schaltpaddel am Lenkrad eigentlich nie nötig wäre -

bei der Option Sportautomatik besteht diese Möglichkeit trotzdem. Über den Getriebewählhebel kann man die Fahrmodi einfach und leicht verständlich vorwählen; der Hebel rastet dabei nicht ein, sondern setzt sich in seine Grundposition zurück. Das ist praktisch beim Abstellen des Motors, denn das Getriebe kann damit automatisch die Stufe P einlegen. Einer der acht Gänge passt immer und wird von der Getriebesteuerung auch im rechten Moment serviert. Im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h lediglich mit rund 2.300 1/min. Die Autohold-Funktion ist Serie. Das Abstellen und Starten des Verbrenners geschieht ausgesprochen geschmeidig.

1,9 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Der X5 mit Luftfederung hat ein sicher abgestimmtes Fahrwerk. Er fährt gelassen über gute wie schlechte Straßen, zeigt dabei trotz SUV-Aufbau nur moderate Aufbaubewegungen auf unebenen Strecken. Kurven nimmt er tendenziell untersteuernd und bleibt dabei gut beherrschbar.

Der Geradeauslauf ist trotz der enormen Bereifung in Ordnung, Spurrinnen beeinflussen den BMW nur mäßig. Bei sportlicher Gangart nehmen die Aufbaubewegungen wie Seitenneigung oder Nicken etwas zu, sind aber weder auffällig noch wirklich störend. Durchdrehende Räder beim Beschleunigen hat man

trotz der hohen Leistung nicht, denn der souveräne Allradantrieb ist Serie.

Beim ADAC Ausweichtest verhält sich der X5 erstaunlich souverän. Er zeigt gute Reaktionen auf Lenkbefehle, bleibt stets beherrschbar. Er wankt wenig und ist tendenziell untersteuernd ausgelegt. Die optionale Allradlenkung ist dabei hilfreich, das große SUV fährt gut lenkbar und insgesamt sicher. 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. Auch ohne Wankausgleich hat er vergleichsweise wenig Seitenneigung. Klar fehlt ihm die Präzision einer Limousine, dennoch kann man ihn recht genau auf Kurs halten. Die gute Abstimmung der Fahrerassistenzsysteme (ESP, Aktivlenkung) ist dabei hilfreich.

2,0 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 Lenkung des X5 Plugin ist jedoch um die Mittellage eher indirekt, trotz optionaler Integral-Aktivlenkung. Damit wirkt der X5 weniger nervös und insgesamt souveräner, eben gut zum Fahrzeug passend. Denn ein dynamischer Sportler wird

ein solcher Koloss auch mit bestem Willen und viel Technik nicht. Die Zielgenauigkeit ist dennoch gut, man kann auf kurvigen Landstraßen sauber seine Linie ziehen. Die Zentrierung gerade bei höheren Geschwindigkeiten ist einwandfrei, für lange Touren perfekt. Von Lenkansschlag zu Lenkansschlag benötigt man nur 2,4 Lenkradumdrehungen.

1,6 Bremse

⊕ Das Bremsgefühl ist im Alltag einwandfrei, das Zusammenspiel zwischen Rekuperationsverzögerung und Wirkung der mechanischen Bremsen haben die Ingenieure sehr gut hinbekommen – den Übergang spürt man so gut wie nicht. So sind Ansprechen und Dosierbarkeit einwandfrei. Moderate Bremsungen übernimmt der Elektromotor, der dabei

als Generator arbeitet. Muss der X5 so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür durchschnittlich nur 32,6 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - ein wirklich gutes Ergebnis für ein so großes und schweres Auto. Die Bremsleistung lässt auch bei sehr hoher Beanspruchung nicht nach.

1,7

SICHERHEIT

1,2

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Die heutzutage üblichen Assistenten hat der X5 an Bord, für die Preisregion würde man allerdings schon eine großzügigere Serienausstattung erwarten. Ganz eigener BMW-Humor: Ausgerechnet der teure Plugin bringt Parksensoren und Rückfahrkamera als einzige Variante nicht serienmäßig mit. Auch jetzt nicht, nachdem der Preis allein dieses Jahr schon zwei Mal um insgesamt 2.700 Euro erhöht wurde.

⊕ 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, bis zu einer Geschwindigkeit von 65 km/h leitet der BMW bei einer drohenden Kollision autonom eine Vollbremsung ein. Tempomat und Limiter – beide mit Übernahme der Geschwindigkeitsbegrenzung – sind ebenso stets an Bord wie ein Spurhalteassistent. Ein farbiges Head-up-Display, das auch Kartenausschnitte anzeigen kann, kostet Aufpreis. Der optionale Driving Assistant umfasst einen Totwinkel-Assistenten, die Querverkehrswarnung beim Rückwärtsfahren sowie den Heckkollisionswarner.

Gegen viel Geld kann natürlich deutlich aufgerüstet werden. Ein bis 210 km/h funktionierender Abstandsregeltempomat mit Stop & Go-Funktion hilft gegen Aufpreis auf langen Strecken. Noch umfangreicher ist das Paket Driving Assistant Professional. Es umfasst zusätzlich den Abstandsregeltempomaten inkl. der automatischen und je nach Einstellung voraussehenden Übernahme der Geschwindigkeitsebegrenzung, Lenk- und Spurführungsassistent, Spurwechselassistent, Notfallassistent, Querverkehrswarnung vorn, Ausweichassistent und Kreuzungsassistent. Zudem warnt das System bei Verkehrsschildern (z. B. Stopp- und Einfahrverbotsschilder).

1,6

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. Insgesamt gibt es dafür die vollen fünf Sterne. 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 bremst 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

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
	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	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

hergestellt. Gegen Aufpreis sorgen crashvorbereitende Maßnahmen (Gurtstraffung, Schließen der Fenster) für einen erhöhten Schutz der Insassen bei einem Aufprall.

2,3 Kindersicherheit

⊕ Für die Kindersicherheit erhält der BMW im Euro NCAP-Crashtest gute 86 Prozent der möglichen Punkte. 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.

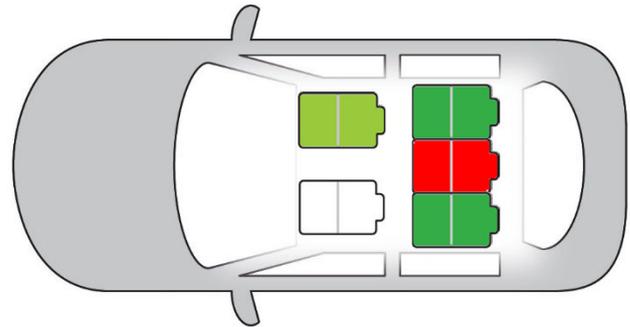
2,7 Fußgängerschutz

Der X5 bekommt im Euro NCAP-Crashtest für den Fußgängerschutz 75 Prozent der erreichbaren Punkte – trotz der aktiven Motorhaube lediglich ein durchschnittliches Ergebnis. Besonders die vordere Motorhaubenkante könnte im Sinne eines geringeren Gefahrenpotenzials noch nachgiebiger gestaltet sein. Ein Fußgänger-Notbremsassistent ist serienmäßig. Zudem verfügt der X5 Plugin über einen akustischen Fußgängerschutz, der bis 30 km/h ein Geräusch erzeugt, um andere

Verkehrsteilnehmer auf das herannahende Fahrzeug aufmerksam zu machen. Gegen enormen Aufpreis gibt es ein Nachsichtsystem, um Personen und Wildtiere auch ohne direktes Scheinwerferlicht erkennen zu können; mittels Infrarotkamera wird das Vorfeld des Autos beobachtet, registriert die Elektronik einen Menschen oder ein Tier, wird darauf mit den Hauptscheinwerfern geleuchtet, um den Fahrer aufmerksam zu machen (dynamisches Markierungslicht).

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)

4,2 UMWELT/ECOTEST

4,9 Verbrauch/CO₂

⊖ Für die meisten Plugin-Hybriden gilt, dass unter Umweltgesichtspunkten die aufwändige 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 Diesel-Motorisierung im X5 entscheiden. Nach wie vor ein Nachteil der BMW-Plugin-Hybriden ist, dass sie weder mehrphasig AC noch schnell über CCS geladen werden können - das schlägt beim X5 xDrive45e mit seiner vergleichsweise großen Batterie ganz besonders

nachteilig durch, denn selbst unter optimalen Bedingungen dauert der Ladevorgang rund sieben (!) Stunden. Eine Schnellademöglichkeit, und seien es auch nur wenigstens dreiphasig 11 kW, würde die Einsatzmöglichkeiten signifikant erhöhen. Dann wäre eine Vollladung in rund zwei Stunden möglich - eigentlich sollte das Laden auch in unter einer Stunde funktionieren, um so die elektrisch gefahrenen Kilometer zu maximieren.

Startet man mit vollgeladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest rund 71 km Reichweite möglich, bevor sich der Verbrenner zuschaltet. BMW gibt eine elektrische Reichweite von bis zu 85 km nach WLTP an – bei verhaltener

Fahrweise und hohem Innerortsanteil ist das sogar zu schaffen. Der reine Stromverbrauch liegt bei 37,7 kWh/100 km (inklusive Ladeverluste).

Fährt man im Hybrid-Modus (Batterie leer oder Ladung wird gehalten), ergibt sich ein Kraftstoffverbrauch von durchschnittlich 10,1 l Super pro 100 km. Dabei liegt der Konsum innerorts bei 8,2 l/100 km, auf der Landstraße bei 9,9 l/100 km und auf der Autobahn bei 12,1 l/100 km.

3,4 Schadstoffe

BMW hat dem Sechszylinder nach allen Regeln der Kunst den Schadstoffausstoß ausgetrieben. Die Grenzwerte der Euro 6d-Abgasnorm werden damit problemlos eingehalten, egal in welcher Fahrsituation. Der Verbrenner selbst bekommt daher im Bereich Schadstoffe praktisch volle Punktzahl. Da aber im Ecotest auch die Schadstoffwerte bei der Stromerzeugung in

Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybrid-Strecke und startet bei vollgeladener Batterie, verbraucht der X5 xDrive45e auf den ersten 100 km 22,3 kWh (Strom) und 4,1 l (Super). Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 224 g/km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, 2020 vom UBA veröffentlichter Wert, für das Berichtsjahr 2021). Im ADAC Ecotest gibt es im CO₂-Kapitel magere 11 von 60 möglichen Punkten.

Deutschland berücksichtigt werden, gibt es für den Stromverbrauch Punktabzüge im Bereich Schadstoffe - und das aufgrund des hohen Stromverbrauchs nicht zu knapp. Am Ende bleiben nur 26 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten liegt er damit bei 37 Zählern, die für zwei von fünf Sternen im Ecotest ausreichen.

5,5 AUTOKOSTEN

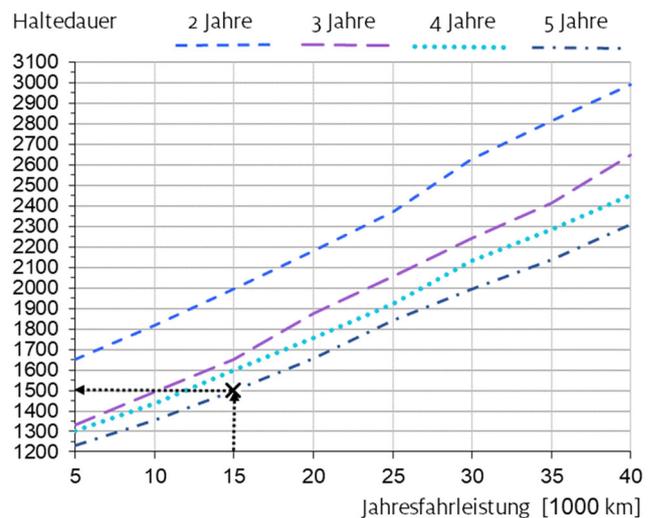
5,5 Monatliche Gesamtkosten

⊖ 77.300 Euro Grundpreis - Anfang 2022. Dann ab April 2022 79.300 Euro Grundpreis. Und nun ab August 2022 80.000 Euro - da scheint sich der BMW-Vertrieb die Aktion "Deutschland rundet auf" zu Herzen genommen zu haben. Nur dass hiermit keine Kinderarmut bekämpft wird, sondern die scheinbar klammen Kassen der Konzernzentrale prosperieren sollen. Die Ausstattung hat sich beim größeren Preisschritt ab April etwas anders zusammengesetzt, eine saftige Preiserhöhung blieb es dennoch. Nebenbei ist der X5 Plugin damit vorzeitig aus der Förderung durch die Innovationsprämie herausgefallen. Nun ist der X5 ein großes Auto und mit Plugin-Antrieb auch technisch weit aufgerüstet. Die Serienausstattung ist aber nicht gerade üppig, gerade im Assistenz-Bereich gehören heute einige Dinge in dieser Klasse zum guten Ton, die man also unbedingt mit bestellen sollte. So bleibt es für gewöhnlich nicht bei den 80.000 Euro Grundpreis, sondern es werden eher 100.000 Euro Listenpreis. Entsprechend schmerzlich ist dann auch der Wertverlust. Die Betriebskosten sind aufgrund der üppigen Verbräuche ebenfalls nicht zu unterschätzen. Die Versicherungen verlangen zusätzlich ihren Obolus, der mit hohen Typenklassen (Haftpflicht 18, Teilkasko 30, Vollkasko 27) durchaus signifikant ausfällt. Unterm Strich ist der X5

xDrive45e also ein teures Vergnügen - aber tatsächlich ein Vergnügen für alle, die es sich leisten können und wollen.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1499 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	X5 xDrive40i Steptronic	X5 xDrive45e Steptronic	X5 xDrive25d Steptronic	X5 xDrive30d Steptronic	X5 xDrive40 d Step- tronic	X5 M50i Steptronic Sport	X5 M Competi- tion Step- tronic Sport
Aufbau/Türen	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	6/2993	8/4395	8/4395
Leistung [kW (PS)]	245 (333)	290 (394)	170 (231)	210 (286)	250 (340)	390 (530)	460 (626)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	450/1600	600/1500	450/1500	650/1500	700/1750	750/1800	750/1800
0-100 km/h [s]	5,7	5,6	7,5	6,1	5,5	4,3	3,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	243	235	222	235	245	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	7,7/9,0 SP	1,6/1,2 SP	5,6/7,1 D	5,7/6,6 D	5,9/6,8 D	10,5/11,6 SP	13,3/13,3 SP
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	176/205	37/27	147/186	150/173	156/180	240/266	303/304
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/27/27	18/27/30	18/27/27	18/27/27	18/27/27	18/29/27	22/32/33
Steuer pro Jahr [Euro]	360	60	419	471	494	632	784
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1515	1443	1429	1486	1550	1967	2470
Preis [Euro]	79.000	80.000	73.200	77.500	82.900	104.000	149.100

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-Zyl.-Turbobenziner, Elektromotor (Plugin-Hybrid), Euro 6d, OPF	
Hubraum	2.998 ccm
Leistung	290 kW/394 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	600 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
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	37 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,9 m²/0,31
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	275/45 R20/305/40 R20
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	Spartanburg, USA

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.300 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	32,6 m
Reifengröße Testwagen	275/35 R22 104Y/315/30 R22 107Y
Reifenmarke Testwagen	Pirelli P Zero
Wendekreis links/rechts	12,4/12,6 m
EcoTest-Verbrauch	4,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,2/9,9/12,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	97 g/km (WTW* 224 g/km)
Reichweite	750 km
Innengeräusch 130 km/h	65,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.225 mm
Leergewicht/Zuladung	2.510/640 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	400/805/1.585 l

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

Betriebskosten	173 Euro	Werkstattkosten	186 Euro
Fixkosten	144 Euro	Wertverlust	996 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1499 Euro		
Steuer pro Jahr	60 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/27/30		
Basispreis X5 xDrive45e M Sportpaket Steptronic Sport	84.900 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 31.08.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	100.770
Km-Stand bei Testbeginn	2.225 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°
Abbiege-/Kurvenlicht	700 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	700 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/950 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	750 Euro° (Paket)
Parklenkassistent	750 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	750 Euro° (Paket)/1.350 Euro°
Head-up-Display	1.450 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	950 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° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/2.800 Euro° (Paket)/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/400 Euro°
Lenkradheizung	400 Euro (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.200 Euro
Metalllackierung	ab 1.050 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.900 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

5,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,3	Motor/Antrieb	1,4
Verarbeitung	1,3	Fahrleistungen	1,6
Alltagstauglichkeit	2,9	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,2
Licht und Sicht	2,8	Schaltung/Getriebe	1,4
Ein-/Ausstieg	2,6	Fahreigenschaften	1,9
Kofferraum-Volumen	2,1	Fahrstabilität	2,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,2	Lenkung	2,0
Kofferraum-Variabilität	1,8	Bremse	1,6
Innenraum	1,5	Sicherheit	1,7
Bedienung	1,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,2
Multimedia/Konnektivität	0,6	Passive Sicherheit - Insassen	1,6
Raumangebot vorn	1,4	Kindersicherheit	2,3
Raumangebot hinten	1,6	Fußgängerschutz	2,7
Innenraum-Variabilität	2,6	Umwelt/EcoTest	4,2
Komfort	1,6	Verbrauch/CO2	4,9
Federung	1,5	Schadstoffe	3,4
Sitze	1,9		
Innengeräusch	2,0		
Klimatisierung	1,2		

Stand: Juli 2022
Test und Text: M. Ruhdorfer