CLASSIC DRIVER

BMW X5 xDrive30d

Automobile Vielfalt: Audi, BMW, Land Rover, Mercedes, Porsche, VW oder Volvo. Q7, X5, RR TDV8, GL, Cayenne S, Turbo, GTS, R5, V6, V10, XC 90, D5. Mal ehrlich, wer blickt da noch durch? Formulieren wir die Aufgabe anders: „Sie suchen ein Fahrzeug mit hohem Nutzwert und gutem Werterhalt? Mit Komforteigenschaften auf Niveau der Oberklasse – gepaart mit Verbrauchswerten der Mittelklasse? Geländegängig und zugkräftig sollte es sein. Platzverhältnisse wie in einem Kombi sind ebenfalls Pflicht. Aber: das Ganze mit Prestige bitte!“ Wenn so die Aufgabe lautet, dann könnte die Lösung BMW X5 X5 xDrive30d heißen.

Sein Vorgänger war der Wegbereiter für eine neue Fahrzeugklasse. Das im Herbst 2003 überarbeitete Modell zählt noch immer zu den begehrtesten Gebrauchtwagen auf dem Fahrzeugmarkt. Kein Zweifel: Mit über 600.000 verkauften Einheiten zählt der BMW X5 zu den erfolgreichsten Allradfahrzeugen seiner Klasse. Die heißen bei BMW freilich anders, nämlich SAV, ausgeschrieben Sports Activity Vehicle. Auch das aktuelle Modell ist ein echter Bestseller. Dem 355 PS starken Topmodell mit V8-Benzimotor, dem BMW X5 xDrive48i, eilt der Ruf des „Königs von Bayern“ voraus.

Doch was kann das „kleine“ Dieselmodell der edlen X5-Familie? Der 3.0d fährt mit Vollaluminium-Reihensechszylinder-Motor mit Common-Rail-Einspritzung der dritten Generation vor und bringt es nun auf 235 PS / 173 kW. Dazu gibt es den weiterentwickelten permanenten Allradantrieb BMW xDrive. Auf der Straße rollt der X5 wie eine Sänfte ab, schiebt beinahe mühelos auf 200 km/h vor, macht erst bei 216 km/h zu und durchläuft Kurven beinahe so präzise wie eine Sportlimousine. Das alles hat gute Gründe: Für den stabilen Geradeauslauf sind beispielsweise eine Doppelquerlenker-Vorderachse und eine kombinierte Integral-IV-Hinterachse verantwortlich. Für noch mehr Abrollkomfort sorgen optionale adaptive Dämpfer. Das ebenfalls auf Wunsch erhältliche Adaptive Drive System reduziert die Wankneigungen des knapp 1,77 Meter hohen Wagens. Und die Lenkfreuden unterstützten entweder eine Zahnstangenlenkung mit variabler Übersetzung oder gleich die optionale Aktivlenkung. Sie passt die Lenkübersetzung zusätzlich an die jeweilige Geschwindigkeit an, was eine nochmals gesteigerte Agilität zur Folge hat.

Fein, fein. Doch Selbstzünder stehen in der Pflicht, auch mal Anziehen zu müssen. Taugt der feine Bayer für Matsch und Dreck oder ist er sich als Arbeitstier zu schade? Seine Gegner in Gestalt eines Mercedes-ML 320 CDI oder auch eines Volkswagen Touareg V6 TDI werden für ihre zupackenden Charaktere geschätzt. Audi Q7 3.0 TDI und Range Rover Sport TDV8 sind als Beaus beliebt und auch für’s Gelände beschlagen. Das gilt insbesondere für den feinen Briten, der mit seinem Schlechtwege-Traktionssystem Maßstäbe setzt. – Irgendwie skurril, dass BMW noch vor einigen Jahren den großen Range im eigenen Markenportfolio hatte und diesem den Motor spendierte.

Doch zurück zum X5. Dessen Diesel macht spürbar was her. Ich trete das Gas fester. Früh setzt der Leistungsschub ein. Das ist dem neu entwickelten Abgasturbolader mit variabler Turbinengeometrie und elektrischer Verstellung zu verdanken. Unbefestigte Wegstrecken sind für den X5 überhaupt kein Problem. Kleinere Schlaglöcher, Bodenwellen, Feldsteine im Wegbett sortiert das Fahrwerk sorgsam aus. Innen geht es gewohnt leise und kommod voran. Auf rutschigem Untergrund attestieren sofort die elektronischen Helfer. Es bleibt bei einer leichten Gänsehaut, wenn die knapp 2,2 Tonnen schwere Fuhre bei Tempo 80 in der Kurve gleichmäßig über alle vier Räder schiebt und den Fahrweg zu verlassen droht. Dazu muss es aber erst einmal kommen, denn das variable Antriebsmoment des xDrive Konzepts zögert dies lange hinaus. Kommt der Trumm ins Rutschen, greifen sofort die DSC-Regelkreise ein und schnell hat man die große Fuhre wieder im Griff.

Spannender wird es, wenn die Piste einem zerfahrenen Sandbett weicht, welches mit tief eingesickerten Pfützen aufwartet, deren Gründe im Trüben liegen. Nur wer diese Strecke kennt, sollte sich ohne vorherige Begehung in den Morast wagen. Mit meinem G und Defender bin ich sie unzählige Male gefahren; mit Geländeuntersetzung und nach einem kräftigen Schauer auch mit der Hilfe von Differentialsperren. Beim BMW X5 kommt der gern als „intelligent“ beworbene Allradantrieb xDrive zum Einsatz. Worin liegt die attestierte Intelligenz? In normalen Fahrsituationen verteilt der permanente Allradantrieb die Kraft des Motors im Verhältnis von 40:60 auf die Vorder- und Hinterräder. Auf jede Veränderung der Untergrundbeschaffenheit oder der Fahrsituation reagiert das System mit einer Veränderung in der Verteilung des Antriebsmoments. Über ein Verteilergetriebe mit elektronisch gesteuerter Lamellenkupplung leitet es die Antriebskraft des Motors stets dorthin, wo sie am wirkungsvollsten genutzt werden kann.

Glaubt man dem xDrive-Beipackzettel, dann wird „auch auf schwierigem Terrain stets für maximale Traktion gesorgt, weil das System blitzschnell und variabel die Antriebskraft auf jene Räder lenkt, deren Untergrund den höheren Reibwert aufweist“. Ich traue dem noch nicht so ganz und nehme zunächst mal Schwung hinzu. Damit kommt der X5 klaglos und optisch fulminant durch die Schikane. Peu à peu reduziere ich die Geschwindigkeit und siehe da: xDrive hält, was es verspricht. Der X5 wühlt sich durch. Hierbei zahlt sich das maximale Drehmoment von 520 Newtonmeter aus, welches zwischen 2.000 und 2.750 Touren zur Verfügung steht. Alle Achtung, das hätte ich so nicht erwartet.

Also: her mit der Hangprobe. Hier trennt sich oft die Spreu vom Weizen. Denn in der Steigung kommt es auch auf konzeptionelle Eigenschaften wie Bodenfreiheit, Rampen- und Böschungswinkel an. Fahrzeuge wie der klassische Landrover Defender mit einem Rad an jeder Ecke, Starrachsen, Leiterrahmen und hoher Verschränkung fühlen sich hier wohl. Doch auch der BMW X5 scheut die Kletterpartie nicht. Seine Böschungswinkel von 25,4 beziehungsweise 22,9 Grad reichen, um lackierte Fahrzeugteile zu schonen. Die nicht variable Bodenfreiheit von 212 mm in Kombination mit einem Rampenwinkel von 19,7 Grad führt zwar zu gelegentlichen Aufsetzern, wer dabei jedoch nicht vor Schreck auf die Bremse tritt, kommt drüber. Erstaunlich dabei: bei noch so argen Verwindungen knackt es nicht im Gebälk des X5. Der Torsionssteifigkeitswert wurde im Vergleich zum Vorgängermodell um rund 15 Prozent von 23.500 auf 27.000 Newtonmeter je Grad gesteigert.

Was ist noch zu sagen? Einiges. In jedem Fall aber müssen zwei Werte noch ins Protokoll: 8,3 Sekunden von Null auf 100 km/h und 8,7 Liter pro 100 Kilometer (Durchschnittsverbrauch). Wenn man sich diese Daten vor Augen führt, ist das letzte Auto, an das man dabei denkt, ein BMW X5 mit Dieselantrieb. Respekt! Der Bayer ist wirklich Bulle und Bär in einem. Und wem das alles immer noch nicht reicht, der ordert das Leittier der Diesel-X5er, den X5 xDrive35d mit 286 PS. Die Preise starten ab 52.400 Euro, beziehungsweise 60.000 Euro.

Text & Fotos: Mathias Paulokat

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter
Jetzt kostenlos abonnieren!
Galerie

BMW X5 xDrive30d

BMW X5 xDrive30d

BMW X5 xDrive30d

BMW X5 xDrive30d

BMW X5 xDrive30d

BMW X5 xDrive30d

BMW X5 xDrive30d

BMW X5 xDrive30d

BMW X5 xDrive30d

BMW X5 xDrive30d

BMW X5 xDrive30d

BMW X5 xDrive30d

BMW X5 xDrive30d

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/bmw-x5-xdrive30d
© Classic Driver. All rights reserved.