

CLASSIC DRIVER

BMW X5



Der erste BMW X5 war eine Revolution - Ende der 1990er-Jahre verband die X5er-Reihe erstmals Off-Road-Skills mit dem Komfort einer Limousine und der markentypisch-sportlichen „Freude am Fahren“. Rückblickend bezeichnet sich BMW sogar als Erfinder der „Sports Activity Vehicles“, dem dynamischen Countersegment zur bullig-amerikanischen Nutzfahrzeugbewegung SUV. Nach sieben Jahren und fast 600.000 verkauften Autos schicken die Münchener das Erfolgskonzept nun in die zweite Runde: Die Evolution des BMW X5 ist größer, stärker und sportlicher geworden - verzichtet aber auf formale oder technische Experimente. Auf der griechischen Halbinsel Attika haben wir einen Blick unter die dezente Hülle des BMW X5 4.8i, dem neuen Achtzylinder-Topmodell, gewagt - und Erstaunliches entdeckt.



Fast zierlich sieht er aus, der neue BMW X5, kompakter und nicht so hochbeinig wie sein Vorgänger. Doch der Schein trügt - die zweite Modellgeneration ist um rund 19 Zentimeter in die Länge und sechs Zentimeter in die Breite gegangen. Auch der Radstand ist gewachsen, 620 Liter Gepäck oder eine dritte Sitzreihe lassen sich jetzt bei Bedarf unterbringen. Mit den kurzen Überhängen, der ansteigenden Seitenlinie und dem massiven Heck mit der hohen Lichtkante übernimmt er zwar die Proportionen des ersten X5, bringt sie jedoch mit einigen schwungvoll gezogenen Linien auf den Stand der Zeit. Die gestraffte, zugespitzte Motorhaube, die markantere Kühllerniere und das angeschnittene Doppelrundscheinwerfer-Paar sorgen für eine stärker akzentuierte Front, die Seitenlinie wird durch die ansteigende Sickenlinie geprägt und das Heck sollte mit seiner flachen Scheibe und den klassischen L-Scheinwerfern für wenig Diskussionsstoff sorgen. Scharfkantig konturiert und kraftgespannt erstrahlt unser silbergrauer Testwagen unter der diffusen griechischen Dezembersonne.



Mit dem Exterior des X5 scheint die BMW-Designabteilung nach Jahren der formalen Identitätssuche ihre Mitte gefunden zu haben. Und auch der Blick ins Cockpit lässt hoffen – die Anordnung wirkt ausgewogener als bei den letzten BMW-Modellen, die Ästhetik hat den Kampf mit der Technikabteilung gewonnen, iDrive und Monitor wirken weniger dominant, im Zentrum steht endlich wieder der Fahrer. Hatte der letzte BMW X5 die klassische BMW-Innenraumlinie der 90er-Jahre perfektioniert, so bringt das neue Interieur den Look der Chris-Bangle-Generation auf den Punkt: Alle Bedienelemente sind dem Fahrer zugeneigt, die Oberflächenstruktur der Verkleidungen passt sich dem Leder der Sitze an. Das Navigations- oder Entertainmentsystem wird über einen reduzierten iDrive-Knopf angewählt, für den täglichen Einsatz stehen zusätzlich acht frei belegbare Favoritentasten parat, über die sich von den Navigations-Koordinaten des Arbeitsplatzes bis zur Direktwahl-Handynummer des Kindermädchens alle wichtigen Funktionen mit nur einem Knopfdruck anwählen lassen. Für noch mehr Reduktion auf das Wesentliche steht das optionale Head-Up-Display, das wichtige Informationen wie die aktuelle Geschwindigkeit oder die Richtungspfeile der Navigation auf die Frontscheibe ins Blickfeld des Fahrers projiziert.



Wie bei den meisten BMW-Modellen kann man nun auch den BMW X5 per Startknopf anlassen. Je nach Modell erwacht dann entweder ein Sechszylinder-Diesel mit 235 PS, ein 3-Liter-Sechszylinder-Benziner mit 272 PS oder ein 4,8 Liter-V8 mit 355 PS und 475 Nm Drehmoment - wie in unserem Fall. Die Kraftübertragung läuft über eine weiterentwickelte und entsprechend dem Drehmoment abgestimmte Sechsgang-Automatik, für die Bedienung ragt ein avantgardistischer Elektro-Joystick aus der Mittelkonsole, der auch manuelles Schalten erlaubt. Für sein Gesamtgewicht von 2,25 Tonnen kommt der BMW X5 4.8i ziemlich gut vom Fleck. Für die Beschleunigung aus dem Stand auf Tempo 100 braucht das Topmodell - Doppel-Vanos, Valvetronic und Motorsteuerung sei es gedankt - nur 6,5 Sekunden. Sein momentan wohl schärfster Gegner, der brandneue Porsche Cayenne S der zweiten Generation, braucht für den Sprint ganze 0,1 Sekunden mehr. Ebenfalls konkurrenzfähig ist der Klang des Achtzylinders, die Abgasanlage sorgt auch ohne elektronisches Audiotuning für markigen Sound. Die Höchstgeschwindigkeit ist auf 240 km/h begrenzt - danach würde es aufgrund der Größe etwas ungemütlich.

Auf den schmalen Bergstraßen im Hinterland von Athen lässt sich auch das Fahrwerk genauer prüfen. Mit seiner im Offroad-Segment einzigartigen Doppelquerlenker-Vorderachse und der Integral-IV-Hinterachse klebt der neue BMW X5 geradezu auf dem Asphalt. Selbst in engen Kurven muss man die Geschwindigkeit kaum korrigieren, so hoch ist die Querschleunigung. Wer es sportlich mag, sollte am Berg allerdings manuell schalten - die Automatik ist eher für's Cruisen auf der Autobahn ausgelegt. Als Technologieträger im SAV-Segment ist der BMW X5 4.8i natürlich mit allem bestückt, was BMW an High-End-Systemen zu bieten hat: Die optionale Aktivlenkung sorgt für ein geschwindigkeitsabhängiges Ansprechverhalten, das AdaptiveDrive ist für eine variable Dämpferabstimmung verantwortlich und kann per Tastendruck komfortabel oder sportlich ausgelegt werden. Ebenso vollständig ist die Garde der elektronischen Helfer. Zum DSC-System gehört nämlich nicht nur die Dynamische Stabilitätskontrolle, sondern unter anderem auch ABS und ASC, die Bergabfahrlilfe DDC, die dynamische Bremskontrolle DBC sowie die Kurvenbremsunterstützung CBC.



Wer mit dem - zugegeben etwas dick geratenen - Lenkrad etwas mehr Kontrolle ausüben möchte, kann per Tastendruck die dynamische Traktionskontrolle DTC aktivieren. Dieser Sondermodus des DSC sorgt für eine höhere Toleranzgrenze - und macht sich auf einem kurzen Abstecher über griechische Schotterpisten sofort bezahlt. Schwungvoll rutscht der BMW X5 durch den Kurvenslalom, die neueste Version des Allradantriebs xDrive sorgt dabei für die perfekte Kraftverteilung. Die optimierte Federung und die - von außen unvermutete - Bodenfreiheit bügeln dabei jedes Schlagloch glatt. Sollte man mit den optionalen 20-Zöllern doch einmal ungeschickt aufkommen, bleibt einem sogar der Reifenwechsel erspart - mit der serienmäßigen Runflat-Bereifung kann man entspannt zum nächsten Händler fahren.



Natürlich ist der neue BMW X5 nicht vorrangig fürs Gelände gebaut, sondern für den Einsatz im Großstadtdschungel. Fahrdynamik und Komfort sind die Kernkompetenzen im SUV-Segment. Dass die X5-Evolution mit diesem Konzept gerade den amerikanischen Markt knacken soll, ist dabei kein Geheimnis. Mit dem ersten Modell hatte BMW bereits die perfekte Vorlage gespielt, der neue X5 könnte sich jetzt in ein Ass

verwandeln. Über vierzig Prozent des alten Modells waren in die Vereinigten Staaten gegangen, mit den optionalen sieben Sitzen sollte der Neue auch gegen Giganten wie den Audi Q7 oder die GL-Klasse von Mercedes-Benz gerüstet sein – auch, weil die großen Spritschlucker jenseits des Atlantiks mit vermehrter Kritik zu kämpfen haben. Der potente V8-Motor des Topmodells dürfte auch den Porsche-Kunden die Entscheidung für den neuen Cayenne erschweren. Nach dem aktuellen Verkaufsstart in den USA kommt der neue BMW X5 ab März auch zu den deutschen Händlern. Der Nacktpreis für das Topmodell X5 4.8i liegt bei 68.700 Euro. Dass der neue BMW X5 den Erfolg des Vorgängers in den Schatten stellt, ist wohl nur noch eine Frage der Zeit.

Text: [Jan Baedeker](#)

Foto: [Jan Baedeker](#) / BMW

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter

[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)

Galerie

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