

Pressepräsentation BMW X5: Sein Revier ist die Straße

Von Peter Schwerdtmann

Angesichts des Dauerregens bei der Präsentation des neuen BMW X5 im kanadischen Vancouver spöttelte ein Kollege: „Immerhin wissen wir jetzt, dass der X5 dicht ist.“ Eine freche Bemerkung, denn immerhin kann der BMW X5 als luxuriöses und ambitioniertes Sports Activity Vehicle (SAV) sogar durch 50 Zentimeter tiefes Wasser waten, ohne sein feines Innenleben zu fluten. Ins Gelände kann er also auch. Aber sein Revier ist die Straße, wie es sich für einen BMW gehört.

Als wir durch den Schlamm der spätsommerlichen Langlaufpisten des Olympiaorts Whistler pflügten, waren wir uns einig. Solch einen Dreck wird ein X5 im normalen Autoleben nicht erdulden müssen. Dazu wird er seinen Besitzern zu fein sein. Dafür ist auch die dritte Generation des sportlichen SUV nicht gedacht. Einen Pferdeanhänger aus der nassen Wiese ziehen oder ein Boot auf dem Anhänger über die glitschige Slipanlage – mehr wird man ihm gemeinhin nicht zumuten wollen. Denn er ist kein Arbeitstier, sondern ein Edler unter den Hohen, ein großzügig dimensioniertes Premium-SUV eben, für das man immerhin mindestens 52 100 Euro auf den Tisch legen muss.

Man kann auch einen Basispreis 78 800 Euro für einen BMW X5 50i mit dem neuen V8-Benziner von 330 kW / 450 PS berappen. Wer beim Diesel hoch einsteigen will, kann den BMW xDrive 40d mit 230 kW / 313 PS für mindestens 65 800 Euro oder ab Dezember den X5 M50d mit 280 kW / 381 PS für 84 500 Euro erwerben. Die Masse werden aber wohl die 3,0-Liter-Sechszylinder-Diesel stellen. Der BMW X5 xDrive 30d kostet ab 59 400 Euro. Später wird noch der BMW X5 25d mit einem Vier-Zylinder-Diesel und Heck- oder Allradantrieb angeboten werden.

Wir konzentrierten uns jetzt auf dem 3,0-Liter-Diesel mit 190 kW / 258 PS und einem maximalen Drehmoment von 580 Newtonmetern (Nm), das zwischen 1500 und 3000 Umdrehungen pro Minuten anliegt. Der überarbeitete Motor leistet 10 kW / 13 PS mehr als sein Vorgänger und bringt 20 Nm mehr an die Räder. Damit beschleunigt der 30d in 6,9 Sekunden von null auf 100 km/h, 0,7 Sekunden schneller. Der Normverbrauch liegt

im Schnitt (nach EU-Norm) nun bei 6,2 Liter auf 100 km und damit um 1,2 Liter oder 33 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer besser als mit dem bisher eingesetzten 3,0-Liter-Diesel.

Der Neue blieb von den Außenmaßen her fast unverändert. Es wuchs in der Länge um 32 Millimeter auf 4,87 Meter und in der Breite um fünf Millimeter auf 1,94 Meter. Die Höhe beträgt 1,76 Meter. Die Maße lassen ihn schwerer wirken, als er es mit seinem Leergewicht von rund 2,1 Tonnen tatsächlich ist.

Der X5 zeigt immer noch eine beeindruckende Gestalt, obwohl er mit der nach vorn geneigten BMW-Niere und seinem längeren Dach gestreckter wirkt. Sein Gesicht mit dem Zusammenwachsen von flacherer Niere und direkt anschließenden Scheinwerfern mit den charakteristischen vier Augen und den beiden Nebenscheinwerfern betont die Breite. Die neu gestalteten Lufteinlässe weisen auf die Kraft hin, die unter der leicht gewölbten Haube schlummert. Der sogenannten Air Curtain zur Verminderung des Luftwiderstands an den Rädern endet in einem seitlichen Luftaustritt, den die Designer als Anfang für eine weitere Sicke nutzten, die die Seite zusätzlich gliedert. Im Heck mit der nun serienmäßig elektrisch betätigten zweiteiligen Heckklappe betonen neue Heckleuchten und Quersicken noch einmal die Breite.

Das Innenleben wurde in Richtung Edeldomäne überarbeitet, hat sich dabei im Prinzip vom alten allerdings nicht weit entfernt. BMW hat darauf verzichtet, die neue Innenraum-Gestaltung, wie man sie letztlich beim 4er-Modell sah, auf das große SUV zu übertragen. Das heißt nicht, dass alles beim Alten blieb. Vielmehr erkennt man deutlich das Bemühen um Aufwertung nicht nur bei den Materialien, sondern auch in vielen Details der Gestaltung. Den X5 bieten die Münchner jetzt in zwei Ausstattungsvarianten an, die eher luxuriöse „Pure Excellence“ und die eher sportlich orientierte „Pure Experience“, außerdem das M-Sportpaket.

Ein Ambiente zum Wohlfühlen muss mehr bieten als Optik. Die Möglichkeiten, den Charakter des Autos mit dem Fahrerlebnisschalter zu beeinflussen, das Paket der Fahrerassistenzsysteme und der Leistungsumfang des Infotainment-Systems bestimmen immer mehr über den Grad der Zuneigung für ein Auto. Beim X5 reicht das Angebot über das vorbildliche Head-up-Display bis hin zu den Möglichkeiten, die die Münchener unter dem Dach Connected Drive zusammenfassen. Auch hier geht die Entwicklung weiter. Nur ein Beispiel: Über die Spracherkennung kann man jetzt auch E-Mails diktieren.

1999 lief der erste X5 in den USA vom Band. Bisher wurden 1,3 Millionen Exemplare von diesem Modell verkauft. Jetzt startet die dritte Generation. Und wie das bei Auto-

Generationen so ist: Sie wachsen mit der Zeit. Der BMW X5 hat bei Agilität und Leistung zugelegt, sein Auftritt ist beeindruckend – innen wie außen: Er präsentierte sich uns auf den kanadischen Highways als bequemer und leiser Langstreckler mit viel Raum für bis zu fünf Passagiere und bewies in den Kurven der Bergstrecken seine fahrdynamischen Qualitäten. Nur an den Normverbrauch konnten wir uns nicht annähern. Bei uns zeigte der Bordcomputer einen Schnitt von rund zwölf Litern an, was natürlich nur an unserer Fahrweise auf den Skipisten von Whistler gelegen haben kann. (ampnet/Sm)

BMW X5 xDrive 30d

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,87 x 1,94 x 1,76

Motor: Reihen-Sechszylinder Diesel, 2993 ccm, Twinpower-Turbo

Leistung: 190 kW / 258 PS bei 4000 U/min

Maximales Drehmoment: 560 Nm bei 1500 - 3000 U/min

Beschleunigung von 0 auf 100 km/h: 6,9 s

Höchstgeschwindigkeit: 230 km/h

Kraftstoffverbrauch, Schnitt nach EU-Norm: 6,2 l

Kohlendioxidemissionen: 162 g/km, Euro 6

Leergewicht / Zuladung: 2070 - 2145 kg / 710 kg

Luftwiderstandsbeiwert: 0,31

Max Anhängelast: 2700 kg

Kofferraumvolumen: 650 - 1870 l

Überhangwinkel vorn / hinten: 25°, 20°

Rampenwinkel: 20°

Bodenfreiheit: 209 mm

Wattiefe (bei 7 km/h): 500 mm

Wendekreis: 12,7 m

Basispreis: 59 400 Euro