

---

## Fahrvorstellung BMW X5 x-Drive 45e: Der will doch nur sparen

Von Guido Borck

Sie gelten als Spritfresser und Klima-Killer: Schwere SUVs haben es heutzutage nicht gerade leicht und stehen in Sachen Umweltschutz immer häufiger in der Kritik. Auch BMW kann sich den gestiegenen Forderungen nach einem geringen Verbrauch und weniger Schadstoffen nicht entziehen. Ganz besonders bei einem Fahrzeug wie dem X5. Deshalb gibt es nun mit dem X5 x-Drive 45e eine Alternative. Der Plug-in-Hybrid soll das Öko-Gewissen beruhigen indem er externen Strom nachtankt. Was sich letztendlich positiv auf den Kraftstoffverbrauch auswirkt.

Laut WLTP-Testzyklus soll der X5 x-Drive 45e lediglich zwei Liter auf 100 Kilometer schlucken und dabei maximal 87 Kilometer weit stromern. Das ist schon enorm, denn im Vergleich zu seinem Vorgänger, dem X5 x-Drive 40e, hat sich die elektrische Reichweite glatt verdreifacht. Das alte Hybrid-Modell schaffte nach der damals gültigen NEFZ-Norm nur eine Strecke von 31 Kilometern und konsumierte im Schnitt 3,3 Liter.

Insbesondere deshalb ist das bemerkenswert, weil sich beim X5 x-Drive 45e nicht nur der Verbrauch reduziert, sondern die Gesamtsystemleistung merklich erhöht hat. Waren es früher beim 40e noch verhältnismäßig magere 313 PS (230 kW), so treiben heute kräftige 394 PS (290 kW) das Allrad-SUV an. Das Leistungsplus macht sich aber auch beim Preis bemerkbar, denn mit stolzen 77 600 Euro ist der x-Drive 45e nicht nur der stärkste aus dem aktuellen X5-Programm, sondern gleichzeitig auch derzeit der teuerste weit und breit.

### Sechs- statt Vierzylinder

Gegenüber seinem Vorgänger hat sich vor allem technisch eine Menge getan. Das beginnt schon beim Blick unter die Motorhaube. Während die Hybrid-Kombination beim alten Modell noch aus einem kernig klingenden Vier-Zylinder-Benziner mit 245 PS bestand, treibt jetzt den X5 x-Drive 45e ein Drei-Liter-Sechszylinder mit seinen 286 PS an. Der Elektromotor befindet sich weiterhin zwischen Motor und Acht-Gang-Automatik und verfügt genauso wie bisher über eine Leistung von 113 PS (83 kW). Insgesamt bringt der neueste Öko-BMW ordentlich Power mit. Wenn es mal so richtig flott gehen soll, schnellt die Tachonadel in blitzartigen 5,6 Sekunden auf die 100er-Marke und bis zu einer Spitze von 235 km/h. Steht hingegen der Sparwillen im Vordergrund, rollt der X5 im Strommodus auf ein Tempo von bis zu 135 km/h.

Grundsätzlich fährt der BMW erst einmal elektrisch los und das sogar noch, wenn die Außentemperaturen auf bis zu minus zehn Grad heruntergekühlt sind. Auf den ersten Kilometern schaltet sich der flüsterleise Sechszylinder erst dann hinzu, wenn der Fahrer mit seinem Fuß das rechte Pedal zu sehr heruntergedrückt hat. Dann entfaltet das alternative Dickschiff vollends seine Kraft und legt im Verbund mit der E-Maschine mit gewaltigen 600 Newtonmetern an Drehmoment los. Dank der serienmäßigen Luftfederung in Verbindung mit den adaptiven Dämpfern rollt der Öko-Bayer sehr komfortabel über Unebenheiten ab.

Doch spätestens bei der allzu forschen Kurvenhatz machen sich die knapp 2,5 Tonnen der schweren Fuhre bemerkbar und fangen an zu schieben. Davon entfallen alleine 375 Kilogramm an Mehrgewicht auf die Hybrid-Komponenten. Mit einer gemäßigten Fahrweise geht es anschließend weiter. Über die vier Fahrmodus-Schalter der Mittelkonsole kann der Fahrer auch manuell ins Geschehen eingreifen. Hierzu stehen vier

---

verschiedene Programme von Sport bis rein elektrisch zur Verfügung. Wir bleiben hingen im Auto-Modus, der den Mischbetrieb aus Verbrenner und E-Maschine selbstständig regelt und werden am Schluss unserer Runde belohnt. Exakt 4,5 Liter quittiert der Bordcomputer. Damit liegt der Münchener Plug-in-Hybrid über der versprochenen Norm. Wer allerdings jemals ein herkömmliches Fullsize-SUV bewegt hat, der weiß was sein Koloss so verschlingt und kann von einem solchen Wert nur neidisch träumen.

Gut auch: Auf unserer Strecke waren wir 82,4 Kilometer mit Strom unterwegs und hatten noch eine elektrische Reichweite von vier Kilometern. Bis die 24 kW starken Lithium-Ionen Akkus wieder randvoll befüllt sind, vergehen an einer Wallbox mit 3,7 kW recht lange sieben Stunden. Das Speicherdepot sitzt platz sparend unter dem Gepäckboden. Aus diesem Grund lässt sich der Plug-in-Hybrid – im Gegensatz zu den Modellen mit konventionellem Benzin- oder Dieselmotor – auch nicht als Siebensitzer bestellen. Auch schrumpft das Kofferraumvolumen beim X5 x-Drive 45e aufgrund der Batterien um 150 Liter. Das lässt sich aber verschmerzen, denn mit 500 Litern liegt das Fassungsvermögen für den Teilzeit-Elektriker immer noch auf einem ordentlichen Niveau. Wird die dreigeteilte Rücksitzlehne nach vorn geklappt, stehen maximale 1720 Liter bereit. Das dürfte ebenfalls wohl völlig ausreichen, da zudem selbst nach dem Umklappen der Gepäckboden weiterhin schön glattflächig bleibt. (ampnet/gb)

#### Daten BMW X5 x-Drive 45e

Länge x Breite x Höhe (m): 4,92 x 2,00 x 1,75  
Radstand (m): 2.98  
Motor: R6-Benziner, 2998 ccm, Biturbo, Direkteinspritzung  
Leistung: 210 kW / 286 PS bei 5000 U/min  
Max. Drehmoment: 450 Nm bei 1500–3500 U/min  
Elektro-Motor: 83 kW / 113 PS  
Drehmoment E-Motor: 265 Nm  
Batterie: Hochvolt-Lithiumionenbatterie, 24,0 kWh  
Systemleistung: 290 kW / 394 PS  
Elektr. Normreichweite: bis 87 km  
Höchstgeschwindigkeit: 235 km/h  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,6 Sek.  
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 2,0 Liter  
Effizienzklasse: A+  
WLTP-CO2-Emissionen: 47 g/km (Euro 6d-Temp)  
Leergewicht / Zuladung: min. 2435 kg / max. 715 kg  
Kofferraumvolumen: 500–1720 Liter  
Bodenfreiheit: 214 mm  
Wattiefe: 500 mm  
Böschungswinkel: 25,2 Grad (v.) / 22,3 Grad (h.)  
Rampenwinkel: 20,2 Grad  
Max. Anhängelast: 2700 kg  
Wendekreis: 12,6 m  
Bereifung: 265/50 R 19  
Luftwiderstandsbeiwert: 0,32  
Wartungsintervall: nach Anzeige  
Basispreis: 77 600 Euro

---

## Bilder zum Artikel



BMW X5 x-Drive 45e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW

---



BMW X5 x-Drive 45e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW

---



BMW X5 x-Drive 45e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW

---



BMW X5 x-Drive 45e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW

---



BMW X5 x-Drive 45e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW

---



BMW X5 x-Drive 45e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X5 x-Drive 45e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X5 x-Drive 45e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X5 x-Drive 45e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X5 x-Drive 45e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW

---



BMW X5 x-Drive 45e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X5 x-Drive 45e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X5 x-Drive 45e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X5 x-Drive 45e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X5 x-Drive 45e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW

---



BMW X5 x-Drive 45e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



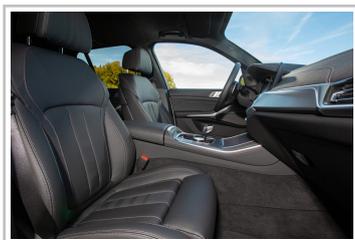
BMW X5 x-Drive 45e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



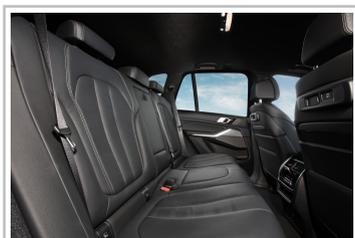
BMW X5 x-Drive 45e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X5 x-Drive 45e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X5 x-Drive 45e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW

---



BMW X5 x-Drive 45e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X5 x-Drive 45e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X5 x-Drive 45e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X5 x-Drive 45e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X5 x-Drive 45e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW

---