



Gipfel sturm oder Talfahrt?

Der X5 zählt zu den erfolgreichsten Sportlern unter den 4Wheelern. Meistert der BESTSELLER aber auch unsere harte Geländeprüfung?

DIE REGELN

12 Kandidaten

Unsere Testredakteure wählen pro Heft einen Top-4x4 aus – zwölf im Jahr. Die Kandidaten müssen uns in vorherigen Tests imponiert haben und grundsätzlich Offroad-Talent besitzen. Jeder Supertestteilnehmer ist also bereits ein Siegertyp.

23 Prüfungen

Jeder Kandidat muss sich in neun Disziplinen mit insgesamt 23 Einzelprüfungen beweisen.

1000 Punkte

Aus allen Wertungen können maximal 1000 Punkte erreicht werden.

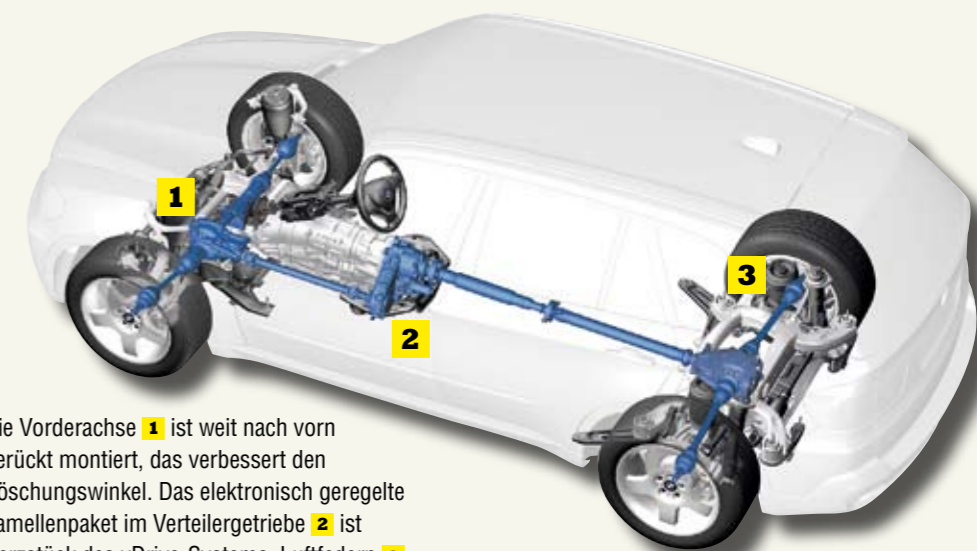
1 Testsiegel

Wer die Prüfungen schafft, erhält das Gütesiegel: 4Wheel Fun-Supertest bestanden!



Das Jahr 1999 hat bei BMW einen besonderen Stellenwert: Damals präsentierten die Bayern ihr erstes Allradauto mit Gelände-Ambitionen, den X5. Gebaut im US-Werk Spartanburg, South Carolina, soll der massige Off-roader mit dem Produkt-Code E53 von Anfang an eine besondere Rolle spielen: BMW bezeichnet den X5 als SAV (Sports Activity Vehicle). Damit will man den X5 vom Rest der Allradwelt unterscheiden: als besonders fahraktiven, sportlichen Vertreter seiner Zunft. Das Ziel wurde erreicht. Von Beginn an überzeugte der X5 nicht nur durch seine hohe Fertigungsqualität (ein Punkt, mit dem der im Nachbarstaat Alabama gebaute Konkurrent Mercedes ML in den Anfangsjahren arg zu kämpfen hatte), sondern auch mit seinem messerscharfen Handling. So etwas hatte es bis dato im Geländewagen-Lager noch nicht gegeben. Beeindruckendstes Beispiel: die 7:49-Minuten-Runde von Hans-Joachim Stuck auf dem Nürburgring, gefahren im X5 LeMans-Prototypen mit 700-PS-V12. Der Verkaufserfolg gab den Bayern Recht, darauf hatte der Markt offensichtlich gewartet: Seit seiner Deutschland-Premiere im Jahr 2000 gehört der X5 zu den meistverkauften Geländewagen bei uns und rangiert fast

Fotos: BMW, Starck



Die Vorderachse **1** ist weit nach vorn gerückt montiert, das verbessert den Böschungswinkel. Das elektronisch geregelte Lamellenpaket im Verteilergetriebe **2** ist Herzstück des xDrive-Systems. Luftfedern **3** gibt es lediglich für die Hinterachse



KEIN SPASS
Der Motor schnorchelt seine Luft ausgerechnet vor dem Kühler – extrem gefährlich im Wasser

ausnahmslos unter den Top Five der Zulassungsstatistik. Im März dieses Jahres – in den USA schon zum Produktionsbeginn Ende 2006 – ist der Nachfolger gestartet: der X5 mit dem Werkscode E70. Erheblich größer, mit neuen Motoren, überarbeitetem xDrive-Allradsystem und weiterhin dem Willen, Maßstab im Bereich der sportlichen Geländegänger zu sein. Für das in diesem Herbst eingeläutete neue Modelljahr 2008 kamen noch weitere Feinheiten an Bord. Allen voran der prächtige Dreiliter-Biturbo-Diesel, der satte 286 PS liefert. Und mit grünem Anstrich daherkommt: Ab sofort

hält auch beim X5 Efficient Dynamics Einzug – jenes Konzept, das unter anderem mit Bremsenergie-Rückgewinnung, bedarfsweise abgeschalteten Komponenten wie Lichtmaschine und Klimakompressor oder verbesserter Aerodynamik zur entsprechenden Verbrauchsreduzierung führen soll. Extrem sparsam wird der 580-Newtonmeter-Bulle damit jedoch nicht, 2,3 Tonnen Leergewicht fordern ihren Tribut. Einen Rückschritt gegenüber dem Vorgänger E53 gibt es aber auch: Der bot mit der optionalen Luftfederung noch die Möglichkeit, per Schalter für den Geländebetrieb ein paar Zentimeter zu-

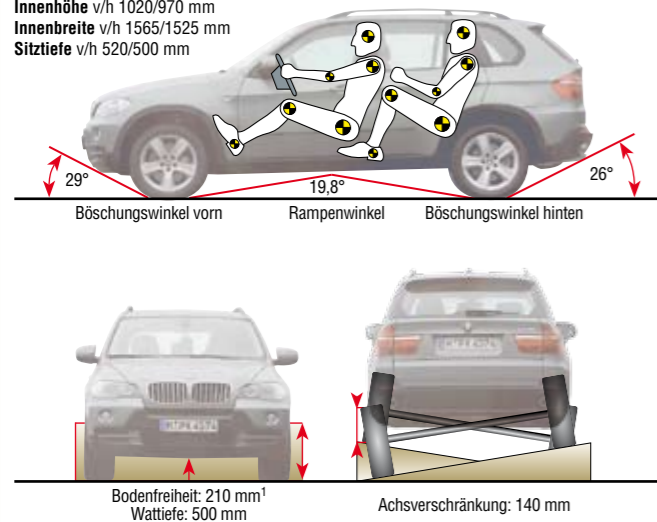
sätzliche Bodenfreiheit herauszukitzeln. Der E70 hat nur noch an der Hinterachse eine Luftfederung mit automatischer Niveauregulierung und beim 3.0sd immer gegen Aufpreis – Offroad-Vorteil dahin. Die Unterbodenverkleidung bringt dem X5 bei flüchtiger Betrachtung zwar ein optisch sehr aufgeräumtes Unterhaus, doch dort liegt trotz vorbildlicher Aggregate-Verlegung einiges im Argen. Nicht zu vergessen das Problem, dass die großflächigen Verkleidungen auch dankbar jedweden Schlamm und Schmutz, der sich durch die zahlreichen Öffnungen mogelt, dauerhaft auf sammeln.

Überhaupt keinen Spaß hat uns in diesem Supertest der Ritt über die Verwindungsbahn bereitet: Diese Verschränkungsstrecke hätte der Vorgänger mit höhenverstellbarer Luftfederung und kürzerem Radstand eventuell noch irgendwie bewältigt, der E70-X5 jedoch leidet schon auf dem gemäßigten ersten Abschnitt und scheitert auf der zweiten Teilstrecke vollständig – als erster Supertest-Kandidat bisher. Zu viel Sport? Das fragen wir uns auch am Geröllhang, denn BMW ist berüchtigt dafür, in den X-Modellen sehr straffe Federungen zu installieren. Und tatsächlich rumpeln wir über die

DIE WICHTIGSTEN GELÄNDEWERTE

BMW X5

Innenhöhe v/h 1020/970 mm
Innenbreite v/h 1565/1525 mm
Sitztiefe v/h 520/500 mm



Fotos: Starck

¹ Bodenfreiheit am tiefsten Punkt in der Fahrzeugmitte in Längsrichtung gemessen. Werksangaben: Rampenwinkel und Wattiefe

1. UNTERBODEN



Auf den ersten Blick wirkt das alles sauber gemacht: Großflächige Verkleidungen ziehen sich bis nach hinten. Beim Nachfassen wird allerdings klar: Fast alles Plastik, reine Aerodynamik-Hilfen,



kein echter Schutz. Ungewöhnlich: Die Hinterachs-Bremsleitungen flattern lose hinter dem Achsquerschweller, das muss nicht sein und ist bei hochspreizenden Ästen gefährlich. Der ungeschützte Seitenschweller liegt extrem tief. Weit unten sitzt auch der Endschalldämpfer, von dem die beiden Auspuffrohre abzweigen. Hier kann es auf felsigem Untergrund schnell zu Beschädigungen kommen. Die reichlichen Verkleidungen verbessern zwar die Aerodynamik auf der Straße, doch bei einer Schlamm-

fahrt wird kiloweise Material aufgesammelt, dessen anschließende Entfernung zur echten Fleißarbeit ausarten dürfte. Nur unter dem Motor ist statt Kunststoff ein echter Blechunterfahrschutz verbaut. Noch tiefer als das Hinterachsdifferential schlängelt sich das Edelstahl-Rohr der Auspuffanlage bis zum Endtopf.

Anordnung	maximal 25	14
Schutz	maximal 25	12
Punkte gesamt	maximal 50	26

2. VERSCHRÄNKUNG, BÖSCHUNGS- UND RAMPENWINKEL



Rattlos sehen sich die Testfahrer Müller und Seibt an, als der X5 bereits auf der gemäßigten, mit nur 50 Punkten bewerteten ersten Teilstrecke der Verwindungsbahn hörbar über den Boden schabt. So



X5 setzt auf, eine Weiterfahrt wäre nur mit Beschädigung möglich, das ersparen wir uns und dem BMW. So etwas kann er definitiv nicht, er beendet damit als erster „Abbrecher“ die Verwindungsbahn: Vor ihm haben alle Supertest-Kandidaten diese Disziplin geschafft. Manche irgendwie, manche überragend.

Bahn 1	maximal 50	35
Bahn 2	maximal 150	0
Punkte gesamt	maximal 200	35

schlecht? Die Traktionskontrolle gibt sich verwirrt, bei zwei Rädern in der Luft geht es nur mit viel Gas voran. Es kommt noch ärger: Auf Bahn 2 muss bereits im ersten Drittel abgebrochen werden. Der

3. FAHRWERK



Holper, holper, holper! Das ist die Bildsprache im Comic-Stil, die sich bei der Begutachtung des großen BMW im Geröllhang zwangsläufig ergibt. Bergab macht es ohne die aktivierte Hill-Descent-Control und



mit eiligst zu Tal rauschendem BMW keinen großen Spaß, auch mit HDC rüttelt der X5 die Besatzung ordentlich durch, nur eben bei langsamer Fahrt. Die Federung hat spürbar Mühe, Bodenkontakt zu halten. Ohne HDC wäre das auf einer langen Bergabstrecke im verworfenen Gelände ein richtiges Abenteuer. Bergauf besinnt sich der BMW seiner Traktionskontrolle und treibt die schwere Fuhre in Schrittgeschwindigkeit lässig nach oben. Allerdings etwas ruckartig: Das sehr sensibel reagierende Gas-

pedal, die permanenten Impulse vom Untergrund – daraus resultieren ständige kleine Gasstöße und eine entsprechend unharmonische Fahrweise, so sehr man sich auch anstrengt. Das gilt insbesondere für die manuell geschaltete Fahrt im ersten Gang – in Stufe D des Automatikgetriebes fährt er im zweiten an.

Bergauffahrt	maximal 50	38
Bergabfahrt	maximal 50	38
Punkte gesamt	maximal 100	76

DATEN

BMW X5 3.0sd

Motor	R6-Turbodiesel vorn längs, DI, 4 Ventile/Zylinder, Steuerkette
Hubraum	2993 cm ³
Leistung bei Drehzahl	210 kW/286 PS 4400 U/min
Reduktion	—
max. Drehmoment bei Drehzahl	580 Nm 1750–2250 U/min
Höchstgeschwindigkeit	235 km/h
Antrieb	automatischer Allradantrieb
Getriebe	Sechsgang-Automatikgetriebe
L/B/H	4854/1933/1776 mm
Radstand	2933 mm
Tankinhalt	85 Liter
Kofferraum	620–1750 Liter
Dachlast	100 kg
Anhängelast ungeb./gebr.	750/2700 kg ¹

MESSWERTE

Beschleunigung 0–100 km/h	7,6 s
Elastizität	
60–100 km/h (Kickdown)	5,5 s
80–120 km/h (Kickdown)	6,7 s
Bremsweg unbeladen/beladen	38,4/39,3 m
Serienbereifung	255/55 R 18
Testwagenbereifung	255/50 R 19
Reifentyp	Conti Crosscontact SSR
Innengeräusch bei 100 km/h	63 dB(A)
bei 130 km/h	67 dB(A)
Normverbrauch	8,2 Liter D
Testverbrauch	11,2 Liter D
Achslast vorn/hinten	1160/1157 kg
Testwagenleergewicht	2317 kg
Zuladung	548 kg
Wendekreis links/rechts	12,5/12,5 m

AUSSTATTUNG

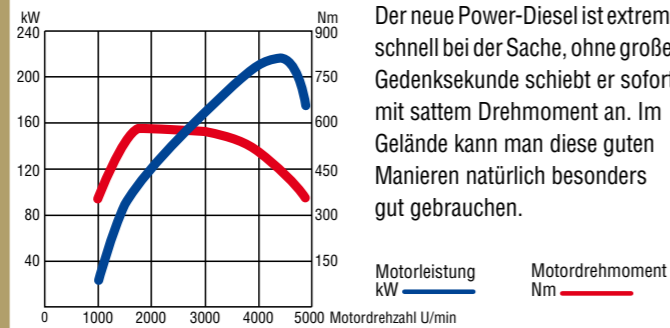
ABS/ESP	Serie/Serie
Adaptive Drive	3290 Euro
Airbags Front/Seiten vorn	Serie/Serie
Kopf vorn und hinten	Serie/Serie
Bergabfahrkontrolle HDC	Serie
Klimaautomatik	Serie
Lederausstattung	ab 2530 Euro
Luftfedern hinten	790 Euro
Navigationssystem	ab 3180 Euro
Xenon-Licht	Serie

PREIS/KOSTEN

Listenpreis	59 500 Euro
Wertverlust	17 848 Euro
Finanzierung ² Jahreszins	7,90 %
Leasing ³ Anzahlung monatliche Rate	10 000 Euro 698 Euro
Abgasnorm	Euro 4
Steuer pro Jahr	463 Euro
Versicherung HK/TK/VK	24/30/27
Haftpflicht (50 % Prämie)	1015 Euro
Teilkasko	1593 Euro
Vollkasko ⁴ (50 % Prämie)	2001 Euro
Fixkosten pro Jahr	3479 Euro
Monatskosten mit/ohne Wertverlust	1015/519 Euro
Kilometerkosten mit/ohne Wertverlust	81,23/41,6 Cent
Ölwechselintervall	30 000 km/1 Jahr
Inspektion	60 000 km/2 Jahre
Garantie	
Technik/Lack	2/3 Jahre
Durchrostung	12 Jahre
Mobilität	unbegrenzt

¹ Optional bis 3500 kg; ² über Autobank, Laufzeit 3 Jahre, Fahrleistung 15 000 km/Jahr, Jahreszins effektiv; ³ Kilometerleasing (15 000 km/Jahr); ⁴ mit 150 Euro Selbstbeteiligung.

LEISTUNGSDIAGRAMM



Der neue Power-Diesel ist extrem schnell bei der Sache, ohne große Gedenksekunde schiebt er sofort mit sattem Drehmoment an. Im Gelände kann man diese guten Manieren natürlich besonders gut gebrauchen.

eingemauerten Gesteinsbrocken dahin – für ein Luxus-SUV völlig unwürdig.

Erste aufkeimende Fahrfreude gibt es dagegen bei den Steilhang-Prüfungen. Einerseits wegen des fabelhaften Dieselmotors, der den X5 mit bemerkenswertem Druck bergauf schiebt. Andererseits wegen der Bergabfahrkontrolle HDC, die – mit Schwächen bei der Bedienung – hervorragend funktioniert. Kein Wunder allerdings, hat doch BMW als ehemaliger Eigner von Land Rover die HDC-Technik schon für den Vorgänger bei den Briten abgestaubt. Neben dem Geländeeinsatz ist die regelbare Hill-Descent-Control allerdings auch im Straßeneinsatz Gold wert. Besonders auf winterlich vereisten oder schneebedeckten Straßen

im Gebirge ist sie extrem hilfreich, um den schweren Allradler sicher talwärts zu lenken. Passend dazu die regelbare Geschwindigkeit bis Tempo 25. Großes Aufgeigen bei der Paradeisziplin des X5: Handling. Da lässt er auch in unserer auf diesen Aspekt abgestimmten Supertest-Prüfung nichts anbrennen. Der Fotograf hat sein Equipment längst eingepackt, alle Test- und Messprotokolle sind ausgefüllt, und trotzdem legen wir begeistert eine um die andere Extrarunde auf der Lockersand-Strecke zurück – besser war hier noch keiner. Freude am Fahren! Weniger begeistert ist das Testteam, als die Vorbereitung für die Wasserdurchfahrt ansteht: Die Luftansaugung im direkten Schwallwasserbereich mag zwar leistungsfördernd für die Auto-



DOPPELTES FLOTTCHEN

Der neu entwickelte Biturbo-Diesel holt aus drei Liter Hubraum sagenhafte 580 Newtonmeter.

Fotos: BMW, Streck (4)

4. STEIGFÄHIGKEIT, BERGABFAHRT



Ohne Hill-Descent-Control nimmt der BMW bereits bei der 20-Prozent-Steigung bergab Tempo auf, mit aktiviertem HDC dagegen – absolut souverän. Störend jedoch: Die Regelung über den Hebel des Tempomats muss bei jedem HDC-Einsatz neu vorgenommen werden, sie startet stets bei 9 km/h. Auf extremen Steilstücken ist das zu schnell. Bergauf geht dem Dreiliter-Diesel so schnell nicht das Schmalz aus – selbst die steilste Messstrecke bezwingt er mit jeder gewünschten Geschwindigkeit, ob

Schleichfahrt oder im Galopp. Die Berganfahrkontrolle hält den X5 für drei Sekunden fest, nachdem das Bremspedal gelöst wurde. Im steilsten Teilstück greift beim Anfahren im Hang kurz die Traktionskontrolle ein.

Bergauffahrt	maximal 50	50
Anfahren am Berg	maximal 50	47
Motorbremse	maximal 50	6
Bergabfahrhilfe	maximal 50	48
Punkte gesamt	maximal 200	151

5. HANDLING



Hier ist er zu Hause – eine überwältigende Performance. Nicht nur die schiere Kraft des 286-PS-Motors, auch die ausgezeichnete Lenkung und das stramme Fahrwerk leisten Bestes. Das ESP lässt sich

in zwei Stufen entschärfen: Normal abgeschaltet, meldet es sich bei extremem Ausbrechen zu Wort, bei kompletter Deaktivierung bleibt es selbst bei wilden Drifts untätig. Der Power-Diesel lässt den schweren BMW mit unglaublichem Druck durch den tiefen Sand pflügen, baut mächtig Tempo auf – Rallyefeeling pur. Der manuell vorgewählte erste Gang wird jedoch vor Erreichen des Drehzahllimits automatisch ausgeblendet und der zweite eingelegt. Dünen- und Tiefsand-Etappen sind

zumindest leistungsmäßig und fahrdynamisch ein Kinderspiel. Allerdings wird es dem Antriebsstrang hier bei forcierter Gangart bereits ziemlich warm – durch die Unterbodenverkleidung kann weniger Hitze über die Gehäuseaußenseiten abgeführt werden.

Antriebssystem	maximal 25	20
Aufbaubewegung	maximal 25	23
Fahrdynamik	maximal 50	45
Punkte gesamt	maximal 100	88

6. WAT-VERHALTEN



500 Millimeter Wassertiefe gibt BMW frei, allerdings nur bei Schrittgeschwindigkeit. Man tut gut daran, selbst dieses Tempo zu unterschreiten: Jede größere Bugwelle mündet unmittelbar im Ansaugstutzen, der direkt hinter dem Kühlergrill liegt – akute Wasserschlag-Gefahr! Die doppelten Türdichtungen halten das Wasser zuverlässig draußen. Dafür dringt trotz laufendem Motor Wasser in den voluminösen Endtopf, das mit Gasstößen spektakulär wieder ausgeblasen wird. In die Hohlräu-

me fließt Wasser ein, Schlamm wäre da fatal. Der anspringende E-Lüfter schaufelt den Motorraum voll. Die Scheinwerfer beschlagen leicht. Und: Nach dem Test funktioniert die Heizung nicht mehr. Also: Wasser besser meiden – während der Schneeschmelze dran denken!

Dichtheit	maximal 25	20
Aggregateschutz	maximal 25	5
Maximale Wassertiefe	maximal 50	40
Punkte gesamt	maximal 100	65

7. ÜBERSICHTLICHKEIT, WENDIGKEIT



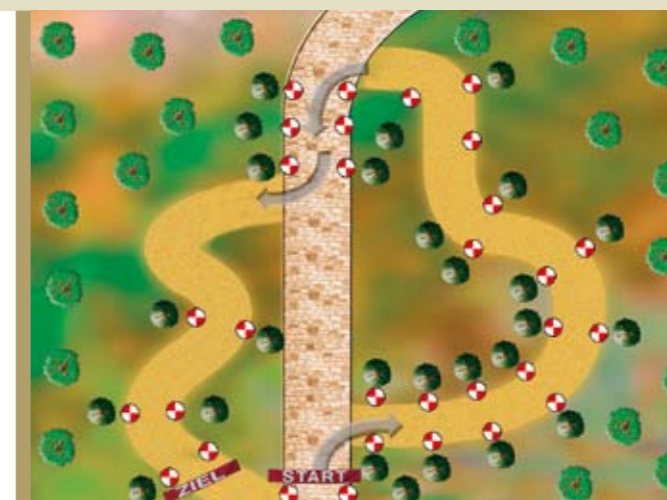
Mit seinen stattlichen Abmessungen wirkt es zunächst ein bisschen mutig, den Tanz zwischen den eng gesteckten Stangen zu wagen. Doch der X5 gibt sich überraschend wendig und lässt



sich mit ein bisschen Rangierarbeit relativ problemlos durchzirkeln – Respekt! Vor engen Waldetappen muss man sich also nicht zu sehr fürchten, wenn man es langsam angeht und die Flanken

samt der herausgestellten Radhäuser stets im Rückspiegel beobachtet. Die Übersichtlichkeit ist dagegen nicht berauschend. Den Bug kann man nur erahnen, direkt nach hinten behindern die Kopfstützen und die sich nach unten verbreiternde D-Säule die Sicht.

Übersichtlichkeit	maximal 20	11
Wendigkeit	maximal 40	22
Abmessungen	maximal 40	16
Punkte gesamt	maximal 100	49



TRIAL-KURS

Der Standort der einzelnen Tore ist präzise vermessen und festgelegt, die Breite liegt bei 220 Zentimetern

DIE TESTSTRECKE

Rund 50 Kilometer südlich von Berlin liegt die Versuchsanlage Horstwalde. 1200 Hektar misst das Areal, in dem 4Wheel Fun testet. Das überwiegend mit Kiefern bewachsene Gelände weist neben den natürlichen Hindernissen auch verschiedene fest installierte Module auf – von den Steigungsbahnen bis hin zu einem Wasserbecken, das sich mit maximal 1,50 Meter Pegel



fluten lässt. Die Versuchsanlage ging aus einem Schießplatz des preußischen Kriegsministeriums hervor, 1917 wurden hier erstmals Kraftwagen erprobt. Schon 1928 begann der Aufbau verschiedener fester Teststrecken und Prüfstände. Heute wird das Areal von der Bundesanstalt für Materialforschung (BAM) genutzt. Auch die Hausstrecke für den 4Wheel Fun-Supertest befindet sich dort. Der Supertest in Horstwalde mit seinen hier vorgestellten Modulen ist vom Dekra abgenommen und zertifiziert.

8. TRAKTION



Bei der Sektion Sanddurchfahrt gibt es entspannte Gesichter. Trotz des hohen Gewichts bleibt der X5 berechenbar und einfach zu dirigieren. Dazu kommt tüchtig Druck aus dem Maschinenraum. Wie sehr



die gute Performance seinem höchst effektiven xDrive-Allradantrieb zuzuschreiben ist, zeigt der Bremstest, bei dem die relativ fein profilierten Reifen ohne nennenswerten Widerstand in Gleitflug



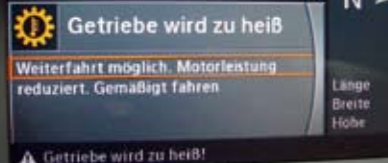
gehen und das ABS schier endlos in der Regelphase bleibt. Im Lockersand anfahren gelingt problemlos; überlässt man dem Automatikgetriebe die Auswahl, wird stets im zweiten Gang gestartet. Kräftigeres Wühlen bringt der manuell geschaltete Erste, was auf lockerem Untergrund aber nicht immer von Vorteil ist.

Durchfahrt	maximal 25	21
Anfahren	maximal 25	20
Punkte gesamt	maximal 50	41

bahn sein, in nassen Furten ist das aber lebensgefährlich für den Motor. Nicht umsonst schreibt BMW Schrittgeschwindigkeit bei der sehr optimistischen Wattiefe von einem halben Meter vor. Überraschendes gibt es bei unserer Walddisziplin im Trial-Kurs, wo Übersichtlichkeit und Wendigkeit bewertet werden. Besonders in letzterer Disziplin kann das 4,85 Meter lange und 1,93 Meter breite Dickschiff Verwunderung stiften. Wie es die Stangen umschmeichelt – da könnte sich manch schmalerer und kürzerer Geländewagen ein Beispiel daran nehmen. Forstbesitzer, Jäger und sonstige Waldfahrer dürfen sich freuen: Mit dem X5 sind sie auch im engen Baumbestand trotz der respektablem Abmessungen bestens ausgerüstet.

ländemodus der Traktionskontrolle schwer dazwischenpfuscht – der Bayer schafft es auch nicht ganz nach oben und überhitzt zudem! Diese Sektion lässt sich von den Traktionsverhältnissen mit einer tiefen Schlamm durchfahrt vergleichen – so was sollte man also mit dem X5 tunlichst vermeiden. Auf diese Idee kommt man ohnehin von selbst angesichts des Innenraums unseres Testwagens: tieffloriger Teppich in hellem Beige. Wer so ein Fahrzeug in einer Modderpfütze versenkt, dort aus- und wieder einsteigt, gehört definitiv zum schmerzfreien Teil der X5-Käufer.

9. ANTRIEBSSYSTEM



Auch dieser BMW ist eines der modernen Fahrzeuge, bei denen die Elektronik nicht immer nachvollziehbare Entscheidungen trifft. Gerade in dieser Sektion hatten wir das bereits bei mehreren Kandidaten. Egal, in welchem Modus gefahren wird – gelegentlich und ohne erkennbaren Grund gibt es volle Leistungsfreigabe, dann wird wieder in Intervallen abgeregelt. Bis zum Ende des Sandhangs schafft es der X5 nicht. Beim ersten Versuch gräbt er sich ein, beim zweiten Durchlauf meldet der Bord-

computer, dass Überhitzung droht. Klar, dass die Automatik vom Power-Diesel tüchtig durchgequirt und richtig warm wird. Doch nach nur zwei Durchläufen ergebnislos die Segel zu streichen, bedeutet eine Nullnummer in Teilwertung zwei. Kein Vergnügen, wenn so etwas auf einem richtigen Offroad-Trip fern der Heimat passiert.

Kraftentfaltung	maximal 50	38
Traktionshilfen	maximal 50	0
Punkte gesamt	maximal 100	38

Gleiches gilt für die Traktionsprüfung im Lockersand-Modul: Das elektronisch gesteuerte Allradsystem xDrive mit seiner variablen Kraftverteilung krepelt den tiefen Pudersand auf links – war da was? Das läuft sehr souverän ab, allerdings auch nur in der kurzen achten Prüfung. Die letzte Sektion des Supertests, abermals tiefer Sand, diesmal aber mit 20 Prozent Steigung über eine lange Distanz, bringt den BMW X5 ziemlich aus dem Tritt. Nicht nur, dass die Motorsteuerung trotz aktiviertem Ge-

FAZIT



Bereits zur Markteinführung wurde BMW nicht müde zu betonen, es handele sich beim X5 um ein neuartiges Konzept, kein SUV, sondern ein „SAV“. Dennoch: Der X5 ist per Definition ein Geländegänger, konkurriert mit Mercedes ML und VW Touareg. Offensichtlich

aber nur auf der Straße. In unserem Supertest offenbarte der BMW konzeptionelle und konstruktive Defizite in mehreren schweren Sektionen, die von seiner fabelhaften Fahrdynamik nicht aufgefangen werden konnten. Wer sich mit dem großen Münchner in schweres Gelände wagt, kann im Zweifelsfall böse scheitern. Ganz klar: Den Supertest hat der BMW X5 daher nicht bestanden. *Torsten Seibt, Testredaktion*

569 Punkte von 1000 erreichbaren Punkten ▶