



BMW X5 (2007 - 2013)

Rotsvast vertrouwen

Autotest | Er is een gouden regel voor terreinwagens. Hoe beter de auto presteert in het terrein, hoe slechter de rijeigenschappen op de buitenweg. Omgekeerd is een sublieme snelwegauto in de regel nauwelijks terreinwaardig. Fabrikanten die proberen een auto te maken die op beide punten scoort, eindigen vaak met een SUV die beide net niet kan. BMW maakte destijds een duidelijke keuze: de off-road capaciteiten werden vergeten en de X5 werd de best rijdende SUV op de markt. Nu introduceert de Beierse fabrikant een compleet nieuwe X5; dat scheidt hoge verwachtingen!

De rijeigenschappen van de vorige X5 mogen na zeven jaar nog steeds op eenzame hoogte staan, het uiterlijk was voor verbetering vatbaar. De nieuwe X5 is scherper getekend en oogt daarmee moderner en aantrekkelijker. Bovendien is de X5 in alle richtingen gegroeid (18,7 cm langer, 6,1 cm breder) en biedt nu ruimte aan zeven personen.

Ruimte

De (optionele) achterste zitjes zijn gemakkelijk uit de vlakke laadvloer te klappen, maar bieden slechts ruimte aan personen van maximaal 1 meter 70. De ruimte op de vaste achterbank is riant, zoals mag worden verwacht van een grote SUV als deze.



Ook de ruimte voorin is overvloedig. De voorstoelen zijn in alle richtingen verstelbaar, inclusief de lengte van het zitvlak en de breedte van de rugleuning. De testauto werd echter geplaagd door een defect

verstelmechanische. Navraag leert dat dit niet exemplarisch is, maar een bekend kwaaltje van de eerste serie nieuwe X5'en. Eenmaal ingesteld op het postuur zit de X5 voortreffelijk. Bovendien heeft de bestuurder niet het idee achter het stuur van een veredelde terreinauto te zitten, maar in een uitzonderlijk ruime en hoge personenauto.

Dat is ook te danken aan de uitrusting. De elektronica van de vorige X5 was inmiddels hopeloos verouderd. De nieuwe X5 is zo luxueus en compleet dat het geen alternatief voor de 5, maar voor de 7-Serie is geworden! Zowel de opzet van het interieur, de gebruikte materialen als de ergonomische vondsten van die limousine zijn nu terug te vinden in de X5.

Uitrusting

Evenals de meeste andere BMW's beschikt de X5 nu ook over "iDrive". Dit combineert audio, communicatie, navigatie en klimaatbeheersing in één systeem dat wordt bediend met één druk/draaiknop. iDrive is met ruime afstand het krachtigste en eenvoudigst te bedienen systeem op de markt. Deze laatste generatie is uitgebreid met een handige functie om veel gebruikte telefoonnummers of adressen met één druk op de knop op te roepen.

Optioneel kan de X5 worden voorzien van "Head-Up Display" waarmee belangrijke informatie als de snelheid en de instructies van het navigatiesysteem voor de bestuurder in het landschap worden geprojecteerd. Dat is veilig omdat de ogen op de weg kunnen blijven en went zo snel dat de bestuurder de traditionele klokken achter het stuurwiel bijna zou vergeten.



Sturen

Ondanks de toegenomen omvang van de auto en uitgebreidere uitrusting, is de X5 niet zwaarder geworden dan de voorganger. Delen van het plaatwerk zijn gemaakt van aluminium, onderhuids is gebruik gemaakt van gewichtsbesparend magnesium. Zware onderdelen zijn zo laag mogelijk geplaatst en waar mogelijk wordt het gewicht evenredig over de voor- en achterwielen verdeeld. In grote lijnen verschilt de opbouw van de X5 niet veel van andere SUV's, maar deze details en de afstelling van het onderstel maken ook deze SUV tot een echte BMW.

Bovenop deze goede basis komt een arsenaal aan nieuwe vindingen die op het eerste gezicht misschien overbodig lijken, maar zich in de praktijk uitstekend weten te bewijzen. Het eerste daarvan is "Active Front Steering". Het is inmiddels gebruikelijk dat de mate van stuurbekrachtiging afhankelijk is van de snelheid van de auto. Het optionele "Active Front Steering" zorgt ervoor dat afhankelijk van de rijstijl en situatie ook wordt beïnvloed hoe direct of indirect de auto stuurt.

Het extra te bestellen "Adaptive Drive" zorgt ervoor dat de X5 nauwelijks overhangt in de bocht, doordat actief tegendruk wordt uitgeoefend. Dit zorgt voor een beduidend betere wegligging en vergroot de veiligheid.

Mede dankzij deze systemen laat de X5 zich sturen als een sportwagen. De grote X5 voelt licht, wendbaar en uiterst capabel. Het weggedrag van de X5 is niet alleen uitmuntend voor een SUV, menig personenauto doet het minder goed! Bovendien voelt de X5 niet intimiderend groot en is de draaicirkel opmerkelijk bescheiden voor een kolos als deze.



Motor

De X5 is leverbaar met twee benzinemotoren en één dieselmotor. Het topmodel is de 4.8 liter achtcilinder die de X5 tot een machtige en imposante machine maakt. De hoge zit, het machtige geluid van de V8 en de uitstekende prestaties geven alsvanzelf het "Koning van de Weg"-gevoel dat SUV-rijden voor velen zo aantrekkelijk maakt.

De 4.8i is goed voor een dikke 350 pk en klaart de sprint van 0 naar 100 km/u in zes en een halve seconde. Daarna is nog zoveel vermogen over dat desgewenst met grote overmacht hoogst illegale waarden op de snelheidsmeter worden getoverd. Tegelijkertijd is deze krachtpatser exact te doseren, zodat de X5 zich niet spontaan ingraaft bij de eerste poging tot terreinrijden.

Toch gaan het diepe geluid en de kostbare bezoeken aan het pompstation op den duur vervelen (na 600 km dient gemiddeld zo'n 120 euro afgetikt te worden). Daarom is ook een 3-liter zescilinder diesel leverbaar die qua prestaties en levendigheid nauwelijks onder doet voor de in theorie zo oppermachtige benzinemotor. Bovendien stuurt de diesel dankzij een gunstige afstemming van motor en onderstel beduidend prettiger, waarmee weinig reden is om

voor de bijna 20.000 euro duurdere top-uitvoering te kiezen.



Alle motoren zijn gekoppeld aan een innovatieve 6-traps automaat. Die heeft geen enorme keuzehendel op de middentunnel, maar slechts een klein pookje dat met tikjes voor- of achteruit in de gewenste stand wordt gezet. Dat lijkt in eerste instantie vreemd, maar het werkt intuïtief en erg prettig. Lampjes in het alternatieve versnellingspookje geven aan of "drive", "reverse" of "neutraal" is gekozen. De automaat laat zich ook sequentieel schakelen. Dat kan echter niet met hendels achter het stuurwiel en dat is een gemis in deze verder zo sportieve SUV.

Daarom

Een uitstekende wegligging, levendige besturing en machtige motor maken de X5 tot een uiterst plezierige en comfortabele SUV. Maar een BMW 5-Serie doet dat echter allemaal minstens zo goed en is beduidend goedkoper in aanschaf en gebruik. De hoge zit van de X5 geeft op zeer lange afstanden echter nog meer rust. De enorme ruimte maakt deze SUV nog praktischer dan een stationcar. De "xDrive" vierwielaandrijving maakt de X5 veiliger in winterse omstandigheden.

Dat is de meerwaarde van de X5: dit is geen veredelde terreinauto, maar een uiterst luxueuze reisauto die dankzij de omvang en ruimte nog meer comfort biedt. Juist op die punten gaat de nieuwe X5 nog verder dan voorheen.



Conclusie

Maakt de nieuwe BMW X5 de hooggespannen verwachtingen waar? Is dit nog steeds de bestrijdende SUV op de markt? Het antwoord op beide vragen is een volmondig: "ja". Het uiterlijk van de nieuwe X5 is moderner geworden en bovendien is de auto opgewaardeerd tot zevenzitter. Het interieur is beduidend fraaier geworden, is beter afgewerkt en de elektronica heeft de hoognodige opwaardering gekregen.

De rijeigenschappen zorgen niet voor de revolutie waar de vorige X5 wel goed voor was, want ook de concurrentie heeft niet stilgezeten. De X5 heeft de voorsprong echter weten te behouden, want de nieuwe X5 stuurt nog strakker en heeft een nog betere wegligging dan de voorganger. Van de aangeboden motoren heeft de drie liter diesel de voorkeur omdat die het voordeligst is en het best bij de auto past. ■



Specificaties

BMW X5 (2007 - 2013) 3.0d High Executive

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	485 x 193 x 177 cm
Wielbasis	293 cm
Gewicht	2.180 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	2.700 kg
Tankinhoud	85 l
Bagageruimte	620/1750 l
Bandenmaat	255/55R18

Motor en prestaties



Motorinhoud	2993 cc
Cilinders / kleppen	6/4
Vermogen	235 pk @ 4000 tpm
Koppel	520 Nm @ 2000 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	8,3 sec.
Topsnelheid	216 km/u
Verbruik gemiddeld	8,7 l / 100 km
Verbruik stad	11,4 l / 100 km
Verbruik buitenweg	7,2 l / 100 km
CO2 uitstoot	214 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 89.870,-
Prijs instapmodel	€ 70.870,-