Michel van Breugel
16 augustus 2007

Beste jongetje van de klas

De SUV-klasse is toch wel het meest bewogen segment in autoland. Enige jaren geleden moest niemand hier iets van weten, nu zijn het goed verkochte autoâ€™s. Nagenoeg alle automerken lijken te beschikken over een SUV in hun programma. Toen BMW in 1999 de X5 presenteerde aan het publiek stond deze aan de basis van dit segment. De auto werd hierdoor ook direct de maatstaf voor zijn latere tegenstrevers. De X5 werd geroemd om zijn rijeigenschappen en besturing waarmee BMW ruim 600.000 X5â€™s wist te verkopen.

BMW levert de nieuwe X5 vanaf het begin van dit jaar waarbij de wijzigingen niet schokkend lijken te zijn. Het model is echter weldegelijk helemaal vernieuwd en, nog belangrijker, meer verfijnd volgens BMW. Het merk heeft het model dan ook fijngeslepen, voorzien van moderne motoren, moderne technologie, nog betere

afwerkingkwaliteit en een fantastisch onderstel. Op dit moment is de X5 leverbaar met twee benzinemotoren, een drieliter zes-in-lijn en een 4.8 V8, en Ã©Ã©n dieselkrachtbron, een drieliter zes-in-lijn. Om uit te zoeken of de X5 nog steeds als maatstaaf in het SUV-segment genoemd mag worden ging Rijtesten.nl met de drieliter diesel op pad.

Nieuw, maar niet vernieuwend

Dat de X5 geheel is vernieuwd zal niet iedereen hebben opgemerkt. Zo opmerkelijk zijn de veranderingen immers niet. De nieuwe X5 krijgt van BMW een aangescherpt uiterlijk dat in elk opzicht een evolutie is van het originele design zoals de eerste X5 in 1999 van de band af rolde. BMW heeft de X5 vooral iets groter gemaakt, het belangrijkste in de lengte met bijna 19 centimeter, om een derde zitrij te creÃ«ren waarbij de concurrentie weer kan worden ingelopen. De X5 ziet er ook duidelijk groter uit dan zijn voorganger,

maar BMW heeft geprobeerd de X5 een krachtigere verschijnen te laten zijn waardoor deze extra centimeters minder opvallen en het geen pompeuze auto wordt, wat bij de Audi Q7 wel het geval is.

De robuuste neus die de nieuwe X5 siert heeft een veel krachtigere uitstraling dan die van de vorige X5. Het zal niet iedereen aanspreken, want de auto heeft een meer uitgesproken verschijning gekregen door deze ingreep. Ook de grille is vergroot waarbij onder de grille een fraai gelijnde luchtinlaat is geplaatst. Daarbij lijkt het of BMW op het laatste moment nog een plekje voor de nummerplaat heeft moeten zoeken. Ook in het zijaanzicht heeft de X5 een nieuw lijnenspel gekregen die in de verte wel iets weg heeft van de Z4, ook al mist hij natuurlijk de kenmerkende â€œZâ€• in de carrosserie. De achterzijde is nog het minst aangepast voor het nieuwe model, wat toch weer een vertrouwd gevoel geeft. De achterlichtunits zijn aangepakt en hebben een andere indeling gekregen. Ook in de achterklep hebben de ontwerpers diverse nadrukkelijke vouwen in de carrosserie getekend wat een iets meer chaotische blik geeft dan het vorige model. Bij deze dieseluitvoering is het opmerkelijk dat BMW, zoals deze dit wel bij het vorige model deed, de uitlaatpijpen niet meer naar beneden laat richten, maar â€œgewoonâ€• horizontaal naar buiten laat komen.

Ten slotte maken de optionele 20-inch lichtmetalen velgen het plaatje helemaal af. Ze zijn overigens behoorlijk kostbaar, met een meerprijs van â‚¬1.698, waarbij er vooral niet vanuit moet worden gegaan dat men een achterbandje moet wisselen welke een maat kent van 315/35R20. Het kan gezegd worden dat dit een kostbaar stukje rubber is in deze maatvoering. VÃ³Ã³r hebben de banden van de X5 overigens een andere maat, te weten 275/35R20.

Kwaliteit

Bij het openen van de deur straalt de kwaliteit van het interieur je al tegemoet. Nu moet gezegd worden dat er in de gereden X5 rijk gestrooid was met opties die de mens het leven plezieriger maken. Het design van het binnenste is herkenbaar, maar er zijn een tal van verbeteringen aangebracht in vergelijking met de vorige generatie. De zetels voorin de X5 zien er niet alleen comfortabel uit, ze zitten ook zeer comfortabel en bieden voldoende zijdelingse steun. Ook de verstelmogelijkheden zijn uitstekend, noem het maar op en het is verstelbaar. Het stuurwiel heeft een opvallend dikke rand die goed in de hand houdt, welke ook is voorzien van de bekende â€œverdikkingenâ€•. Het stuur bevat ook enkele knopjes voor het bedienen van audio en telefoon. Het dashboard ziet er nogal leeg uit, maar dit komt door het gebruik van iDrive waar veel functies in zijn opgenomen. Dit, inmiddels bekende en beruchte, systeem werkt door middel van een draaiknop op de middentunnel waarmee door de menuâ€™s gelopen

kan worden voor navigatie, audio, telefoon en overige instellingen. Tevens is het veelbesproken iDrive vernieuwd. Dankzij voorkeuzetoetsen (naar wens instelbaar) werkt het systeem een stuk simpeler en sneller. Op de middentunnel zijn genoeg mogelijkheden aanwezig om een flesje fris kwijt te kunnen of iets anders op te bergen. Daar in tegen valt de ruimte in het dashboardkastje weer tegen, waarbij in dit testexemplaar een kanttekening bij gezet moet worden omdat deze is voorzien van een wisselaar voor de audio-installatie en deze in het dashboardkastje is geplaatst.

Dankzij de toegenomen afmetingen in vergelijking met het vorige exemplaar, de lengte nam met 18,7cm en de breedte met 1,7cm toe, is de ruimte in het interieur ook gegroeid. De ruimte op de achterbank is hierdoor redelijk ruim. Zo is er voldoende hoofd- en beenruimte. Een groot minpunt van de achterbank is de hoogte van de zitting, deze is echt te laag. Verder zit de bank goed en is de rugleuning verstelbaar. De toename van het aantal centimeters heeft BMW vooral gebruikt om in dit nieuwe exemplaar een derde zitrij te realiseren. Immers bij de concurrentie kunnen ze er ook niet meer van buiten, dus kon BMW niet achterblijven. Echter is het bij de X5 zo dat het niet tot de standaarduitrusting hoort, en zo doende ook niet in dit testexemplaar aanwezig was. De optie voor de derde zitrij bedraagt maar liefst een meerprijs van â‚¬2732. BMW benadrukt echter dat de derde zitrij is ontwikkeld voor kinderen. Met zeven zitplaatsen bedraagt de kofferinhoud nauwelijks 200 liter, in normale omstandigheden een zeer riante 600 liter welke nog eens uit te breiden is tot 1759 liter met de achterbank neergeklapt. De kofferklep opent nog steeds in twee delen wat we ook bij het vorige model zagen. Het onderste deel vergemakkelijkt het inladen wel, maar de twee handelingen in plaats van Ã©Ã©n is ook niet alles.

Naast het verbeterde interieur met andere materialen en meer functionaliteit in het interieur was de opwaardering van de uitrusting het derde speerpunt van BMW bij de ontwikkeling van de nieuwe X5. Dat zien we terug in de indrukwekkende optielijst die voor een groot deel bestaat uit moderne opties. Neem bijvoorbeeld de Adaptieve bochtenverlichting, spraakbesturing en Dvd-systeem voor de achterpassagiers. Neem hierbij de, op dit testexemplaar aanwezige, head-up-display, vier zones climate control, automatisch grootlicht, achteruitrijdcamera en dvd-navigatiesysteem. Hiermee kunt u

de X5 van diverse nieuwe snufjes laten voorzien.

Instapdiesel

BMW heeft al decennialang de lijfspreuk â€œfreude am fahrenâ€•. Het merk houdt zich ook al die tijd vast aan het concept van achterwielaandrijving, directe besturing en fantastische wegligging. Het merk ontwikkelt echte rijdersautoâ€™s, en om maar direct met de deur in huis te vallen: de nieuwe X5 is daar Ã©Ã©n van. BMW was in het begin van het tijdperk in het SUV-segment de maatstaf, en dat kan ook weer van deze X5 gezegd worden. Met de nieuwe X5 heeft BMW de positie weer verder versterkt.
De gereden drieliter dieselkrachtbron levert 235pk bij 4.000 toeren per minuut. Dit tesamen met een flink koppel van 520Nm dat al bij 2.000 toeren per minuut vrijkomt, levert prima prestaties in de 2.180 kg wegende SUV. De motor is gekoppeld aan een zeer soepel schakelende zestraps automaat. De automaat is te bedienen met een

kleine pook die wel iets weg heeft van een joystick. De elektronische pook werkt prettig, ligt fijn in de hand en oogt nog eens hightech ook. De handmatige schakelfunctie heeft (de enige) juiste lay-out, maar zal in de praktijk maar weinig gebruikt worden. Dit kan maar op Ã©Ã©n manier beargumenteerd worden: omdat de automaat zo goed is.

De zescilinder ontpopt zich tijdens de testrit als een fijne metgezel van de X5. Het flinke koppel zorgt ervoor dat er weinig te wensen overblijft aan trekkracht, deze lijkt op elk gewenst moment aanwezig. De drieliter zes-in-lijn van de X5 is een evolutie van het blok dat ook in de vorige generatie leverbaar was. Er is geen enkel moment het besef dat men onderweg is met de instapmotor. Zeker de prestaties liegen er niet om en zijn best indrukwekkend met de zestrapsautomaat die zeer alert reageert, en Ã©Ã©n of twee verzetten terug schakelt wanneer het gaspedaal diep wordt ingetrapt. De typische dieselbrom is duidelijk hoorbaar bij accelleraties, maar is niet hinderlijk te noemen. De sound van de drieliter is aangenaam en past perfect bij het karakter die de X5 aan de man wil brengen.

Wat vooral opvalt tijdens het rijden met de nieuwe X5 is de directe besturing en het geweldige onderstel. Dit breekt echt potten in dit segment, want de snelheid waarmee de X5 door bochten kan worden gestuurd doet een gemiddelde middenklasser versteld staan. Het optionele Active Front Steering is hierbij de helpende hand en een regelrechte aanrader. De stuuruitslagen zijn hierdoor niet zo groot en de besturing past zich aan de snelheid aan. Voor SUV begrippen is de besturing echt messcherp waarbij het onderstel ongekend is voor een auto uit deze klasse. Het optionele Adaptive Drive is een prima systeem dat de dempers continu aanpast. Hierdoor neemt het comfort toe en is er van overhellen geen sprake meer.

De aandrijflijn wordt verzorgd door BMWâ€™s X-drive. De aandrijflijn verdeelt het koppel dynamisch tussen de voor- en achteras waarbij in eerste instantie de meeste krachten naar de achteras gaan. De tractie bij het wegrijden is onder normale omstandigheden prima. Daarentegen staat het systeem een echt sportief rijgedrag niet echt toe, omdat de X5 dan gaat reageren als een voorwielaandrijver terwijl je juist alleen achterwielaandrijving wil. Toch blijft de X5 voorop lopen gezien het weggedrag in

dit segment. Het weggedrag is opvallend dynamisch, de auto ligt als een blok op de weg en het blijft een sportieve SUV.

Steengoed

Bij het ontwikkelen van de nieuwe X5 had BMW rijeigenschappen, functionaliteit en luxe bovenaan het verlanglijstje gezet. Op alle drie de punten scoort BMW hoge ogen. De wel zeer dikke velgen op dit testexemplaar geeft de bestuurder een bijzonder nauwkeurige feedback, de koets blijft vlak in de bochten en de zes-in-lijn dieselmotor levert uitstekende prestaties en u had wellicht begrepen dat de afwerking en kwaliteit van hoog staand niveau is. De X5 is minder sterk buiten het terrein, waar een Range Rover beter partij geeft. Wie daar niet om geeft kan eerder concurrentie verwachten uit de hoek van Mercedes-Benz, met de M-klasse, en Porsche, met de Cayenne die overigens niet als diesel leverbaar is.

Optioneel is de X5 leverbaar met allerlei leuke gadgets. Ook optioneel is de X5 leverbaar als zevenzitter. Maar hierbij komen we meteen bij het grootste blok aan het been van de X5: de opties. Door de opties wordt deze SUV erg prijzig. Standaard mag de X5 3.0d voor â,¬71.600 de showroom verlaten. Het geteste exemplaar had meer dan enkele opties aan boord waardoor dit exemplaar op een lieve som van â,¬109.388 uitkomt. Dit is een hoop geld voor een steengoede SUV waar de concurrentie zich wederom op kan stukbijten.

Plus

+ Sublieme wegligging
+ Krachtige en stille diesel
+ Goede kwaliteit en uitstraling

Min

- Achterbank te laag
- Automaat bij wegrijden niet foutloos
- Prijzig door opties