Pawel Piotrowski
24 januari 2014

Tegen de tendens in

Terwijl autokopers steeds vaker een klasse lager shoppen, lijkt de trend naar handzamere automobielen weinig invloed te hebben op de dinosauriÃ«rs aan de bovenkant van de voedselladder. En waarom ook? Door de komst van kleinere modellen Ã la BMW X3 en Audi Q5 kunnen de kolossen juist een maatje groeien. En zo is het niet vreemd dat de derde generatie van de BMW X5 op elk gebied een beetje meer biedt: meer ruimte, meer luxe, meer comfort en meer besparing. Of meer ook gelijk staat aan beter, moet blijken uit een eerste rijtest met de bestseller uit de reeks, de xDrive30d.

Wiedererkennungswert

Op het eerste gezicht lijkt de nieuwe BMW X5 niet meer dan een facelift te zijn, maar bij een tweede inspectie wordt duidelijk dat de verschillen met de voorganger minstens zo groot zijn als tussen de eerste en tweede generatie. Van een designrevolutie is geen sprake; de gelaatstrekken van de voorouders zijn nog overduidelijk aanwezig in het ontwerp. Vooraan sieren scherper gesneden lichtunits het front. Ze sluiten naadloos aan op de driedimensionaal uitgewerkte grille met dubbele nieren, net zoals bij de 3 Serie. Qua afmetingen is de nieuwe X5 slechts gering gegroeid; voor het forsere voorkomen zijn vooral de gewijzigde proporties verantwoordelijk. Zo staat de neus steiler in de wind en loopt de achterkant rechter af. Het is even wennen dat de nieuwe X5 minder gedrongen oogt dan z'n voorganger, maar het nieuwe silhouet heeft zeker een hoge Wiedererkennungswert.

Grotere veranderingen zijn met name op detailniveau terug te vinden, en dan vooral op het gebied van aerodynamica. De voorbumper is voorzien van Air Curtains, die de luchtstroom opsplitsen en om de auto geleiden. Air Breathers in de zijschermen

voorkomen het ontstaan van luchtwervelingen in de wielkasten; de uitstroomopeningen hebben dus ook echt een functie. Aan de achterzijde zijn tot slot opvallende Aero Blades in het ontwerp opgenomen. Al deze innovatieve aanpassingen hebben resultaat: de luchtweerstand van de nieuwe X5 bedraagt nog maar 0,31 CW. Prachtige techniek natuurlijk, maar de doorsnee koper zal zich veel meer bezighouden met de aankleding van zijn of haar BMW X5. De keuze is overdonderend en het oerwoud aan verschillende opties, velgen, lakkleuren en exterieurdesignpakketen bijna niet te overzien. Heerlijk, al die individualiseringsmogelijkheden, maar zo langzaamaan begint BMW te overdrijven. Valt de keuze op 'Pure Excellence' of 'Pure Experience'? Of toch maar het vertrouwde M-sportpakket? Je moet het maar zo zien: er is voor iedere smaak wat wils.

First, Business en Economy

Het interieur heeft een grondige update gekregen en is nu volgens de laatste BMW-filosofie ontworpen. Wat direct opvalt, zijn het lagere dashboard en de hogere zitpositie met een beter overzicht en ruimtegevoel tot gevolg. Je kijkt niet langer tegen

het dashboard aan, maar er overheen. Om dit voor elkaar te krijgen, is het breedbeeld scherm nu vrijstaand op de brede middenconsole geplaatst. Zo'n los scherm is zeker niets ieders smaak, maar het ligt perfect in het zicht en is uitstekend afleesbaar. Nog mooier is het uitgebreidere instrumentarium, dat nu eindelijk de herkenbare, klassieke BMW lay-out heeft. Een andere toevoeging die de X5 tot nu toe moest ontberen is de Driving Experience Control op de middentunnel, waarmee het karakter van aandrijflijn en demping zich laat beÃ¯nvloeden. Sowieso is de bedieningsergonomie sterk verbeterd. Aan de ene kant kun je nu met Ã©Ã©n knop alle assistentiesystemen van de Driving Assistant snel in- en uitschakelen, aan de andere kant is het invoeren van adressen in het navigatiesysteem door het toevoegen van een handige touch controller vereenvoudigd.

Aan de gebruikte materialen en exacte naden is af te lezen dat BMW veel aandacht heeft besteed aan de kwaliteitsbeleving. Het optionele Pure Excellence-pakket Ã € 2.926 voegt daar nog eens fraai nappaleder met contrasterende stiksels op stoelen en dashboard aan toe, waardoor het binnenste van de X5 op detailniveau zelfs hoogwaardiger oogt dan dat van de 7 Serie. Opmerkelijk zijn de verschillende gradaties in zitcomfort. Voorin bieden de optionele comfortzetels - onderdeel van het High Executive-pakket Ã € 9.995 - uitgebreide verstelmogelijkheden en een uitstekende mix tussen hardheid en comfort. Zelfs na uren rijden stap je fris en pijnvrij uit de auto. Op de tweede zitrij is het ruimteaanbod eveneens royaal, maar door de hardere zitting en vlakkere profilering van de achterbank zit je wel voelbaar minder comfortabel. De economy class bevindt zich - net als in het vliegtuig - helemaal achterin op de optionele derde zitrij. Om er plaats te nemen moet je allereerst een cursus yoga volgen, en eenmaal plaatsgenomen in de lotushouding houd je het er als volwassene niet lang uit. De spaarzame ruimte is niet bepaald verwonderlijk, maar het ontbreken van een elektrische bediening voor het moeizame manuele in- en uitklappen van de zesde en zevende stoel des te meer. Wie de ruimte van een MPV nodig heeft, kan ook echt beter een MPV kopen.

Onverwisselbare sound

Waar je de BMW X5 wel voor koopt, kun je op je klompen aanvoelen: sinds de introductie in 1999 staat de X5 bekend om zijn geduchte rijeigenschappen, die voor vele concurrenten de maatstaf vormen. De derde generatie lijkt opnieuw alles in zich te hebben om dit clichÃ© te bevestigen. Allereerst hebben de ingenieurs de carrosseriestructuur tot 90 kg lichter weten te maken. Uiteraard zijn de bekende benzine- en dieselmotoren weer verder verfijnd en krachtiger geworden. Beide ontwikkelingen hebben tot gevolg dat er ruimte is ontstaan voor een nieuwe basisversie in de vorm van de achterwielaangedreven sDrive25d. Het was een te verwachten stap, aangezien ook Mercedes-Benz de M-Klasse met een koppelrijke viercilinder diesel levert. Dat betekent echter niet dat het prijskaartje een stuk vriendelijker is geworden: met een vanafprijs van € 69.500 is de nieuwe X5 sDrive25d slechts € 490 voordeliger dan een xDrive30d Corporate Lease van het uitloopmodel.

Waarom zou je dan toch voor de duurdere xDrive30d met zes-in-lijn diesel moeten

kiezen? Allereerst natuurlijk vanwege de standaard aanwezige xDrive vierwielaandrijving, zodat je bij de eerste winterse sneeuwvlokjes geen modderfiguur slaat met je X5. Voor verstokte zes-in-lijn-rijders zal het daarnaast moeilijk zijn om van de verslavende aandrijflijn afscheid te moeten nemen. De zescilinderdiesel werkt ook in deze kolos op een excellente wijze samen met de 8-traps sportautomaat. In de Eco Pro- en Comfort-modus wisselt de transmissie vroeg en onmerkbaar van verzet en houdt de grote drieliter diesel zich voornamelijk koest. Dankzij het royale koppel van 560 Nm en het gebrek van een turbogat versnelt de grote X5 ook in deze 'luie' modi onbekommerd. Daarbij produceert de diesel een aangenaam in het gehoor liggende sound die onverwisselbaar is. Zo zelfverzekerd en onopdringerig kan alleen een krachtbron van BMW klinken.

Keuzelandschap

Tot zover alles goed. Het in overvloede aanwezige BMW-DNA in de aandrijflijn mis ik wel een beetje in de afstemming van het (optionele) adaptieve comfortonderstel met Dynamic Damping Control. Bij de voorganger was de keuze eenvoudig: je kon kiezen

tussen het standaardonderstel, Adaptive Drive en een verlaagd M-sportonderstel. Bij de nieuwe X5 is daar de keuze voor het adaptieve comfort-, dynamische of professionele onderstel bijgekomen. Onze testauto was voorzien van het comfortonderstel en dat is precies wat je ervan verwacht: comfortabel. Voor een BMW misschien zelfs te comfortabel. In de Eco Pro- en Comfort-modus laat het onderstel forse koetswerkbewegingen toe en is er zelfs sprake van een deinend rijgedrag. Dat openbaart zich vooral op slecht onderhouden klinkerwegen en in het stedelijke drempellandschap. Niet vreemd voor een SUV, ware het niet dat er een BMW-logo op de voorzijde prijkt.

De soep wordt echter niet zo heet gegeten als opgediend. In de modi Sport en Sport+ komt het vertrouwde BMW-rijgedrag naar voren en laat de grote X5 zich behoorlijk sportief over landweggetjes jagen. De elektrische stuurbekrachtiging met AFS laat de grote kolos met precisie door een bochtenparcours dirigeren, zonder dat je het stuur over moet pakken. Daarbij lijkt het onderstel te zijn uitgewisseld voor een compleet ander exemplaar: van een deinend rijgedrag is geen sprake meer. Vanzelfsprekend zijn de zes-in-lijn diesel en 8-traps automaat helemaal bij de les en kun je met behulp van de schakelpeddels achter het stuur zelf door de versnellingen flipperen. Daarbij valt op dat de transmissie de commando's zeer snel opvolgt en de dikke diesel agressiever reageert. Dit is het rijgedrag waar een X5 om bekend staat, ver weg van het lauwe Amerikaanse cruisen. Het liefst zou ik de BMW X5 altijd in de Sport-modus laten staan, ware het niet dat de demping voor dagelijks gebruik dan simpelweg te hard is. Terug naar Comfort of Eco Pro dus, dat ook nog eens beter is voor het brandstofverbruik. Daarover hoef je je trouwens niet al te veel zorgen te maken: met een gemiddeld testverbruik van 9,0 liter per honderd kilometer behoort de X5 tot de meer bescheiden drinkers.

Vrij van kopzorgen

Terug naar de hamvraag: staat meer gelijk aan beter? Hoewel de nieuwe X5 slechts gering gegroeid is, biedt het interieur beduidend meer comfort en ruimtegevoel. Daarvan profiteren met name de passagiers op de reguliere zitplaatsen. Op de derde zitrij gaat het er nog steeds krap aan toe. Dat stoel zes en zeven niet elektrisch in- en uitklappen, is nogal een faux pas in een dergelijk luxe auto, waarin het je verder aan niets ontbreekt. Het is een uitgekauwd clichÃ©, maar de specialiteit van BMW ligt op een ander gebied: motorenbouw en weggedrag. Hiermee weet de X5 grandioos te scoren, al is 'ie niet vrij van een aantal schoonheidsfoutjes. De xDrive30d-motorisering mag dan weinig te wensen overlaten, het adaptieve comfortonderstel heeft in de dagelijkse set-up een te sterk Amerikaans randje gekregen. Meer comfort is niet per definitie beter. Dat vergeet je direct zodra je de Sport-knop hebt aangeraakt en door het sportieve rijkarakter volledig wordt ingepalmd. Van een zure nasmaak is geen sprake, voor kopzorgen zullen hoogstens de talrijke keuzemogelijkheden verantwoordelijk zijn. Over het algemeen is generatie drie zeker beter geworden, al zou het niet hebben geschaad als BMW op bepaalde punten de Engelse less-is-more-frase zou hebben

toegepast.

Plus

+ Toegenomen comfort- en ruimtegevoel
+ Excellente samenwerking tussen dieselmotor en automaat
+ Enigszins verborgen sportieve rijeigenschappen

Min

- Derde zitrij niet elektrisch in- en uitklapbaar
- Dan liever set-up adaptief comfortonderstel te Amerika
- Oerwoud aan verschillende uitrustingspakketten