
Vorstellung BMW 530e und M550i: Ein Sparer und ein Sportler

Von Jens Meiners

Mit zwei neuen Modellvarianten markiert BMW bis auf weiteres die Eckpunkte im Programm der nach wie vor frischen 5er-Reihe. Als hocheffizientes Sparmobil tritt der 530e iPerformance auf, der einen 135 kW / 184 PS starken 2,0-Liter-Vier-Zylinder-Ottomotor mit einem 83 kW / 113 PS starken Synchron-Elektromotor kombiniert, der im Acht-Gang-Automaten untergebracht ist und je nach Bedarf boosten kann oder auch vollständig die Antriebsfunktion übernimmt. Am oberen Ende der Palette figuriert der M550i xDrive, derzeit einziger V8 in der Baureihe, bis später ein Nachfolger des sportlichen Spitzenmodells M5 auf den Markt kommt.

Die Modellbezeichnung deutet bereits darauf hin: der M550i ist ein sogenanntes M-Performance-Modell und damit bereits nahe an den M5 herangerückt. mit einer Spitzenleistung von 340 kW / 462 PS und einem maximalen Drehmoment von 650 Newtonmetern übertrifft er teilweise die Fahrleistungen des M5-Vorgängermodells.

Der 530e liegt preislich zwischen den konventionell angetriebenen Varianten 530i und 530d liegt: Im Gegensatz zum 5er Active Hybrid, einem auf Hochleistung ausgelegten Derivat des Vorgängermodells, setzt der 530e nunmehr auf einen Vier-Zylinder-Motor, um die Kosten im Rahmen zu halten und breiteren Marktappeal zu erreichen.

Die Fahrleistungen können sich sehen lassen: Der 530e schafft den Sprint von 0 auf 100 km/h in nur 6,2 Sekunden, die Spitze liegt bei ansehnlichen 235 km/h. Er kann in drei Fahrmodi bewegt werden. Im reinen Elektrobetrieb, im verbrauchsoptimierten Hybrid-Betrieb – und im Nachlademodus, in dem der Verbrenner auch dazu eingesetzt wird, die Akkus aufzuladen, etwa um die Einfahrt in zugangsbeschränktes Stadtgebiet vorzubereiten (die gibt es zwar noch nicht, aber Befürworter der E-Mobilität hoffen inständig darauf.)

Im reinen E-Modus läuft der 530e bis zu 140 km/h schnell, doch schon der Spurt von 0 auf 100 km/h dauert gut 13 Sekunden, und oberhalb dieser Schwelle findet der Geschwindigkeitszuwachs nur noch in Zeitlupe statt. Bis zu 50 Kilometer weit soll er rein elektrisch bewegt werden können; um den Akku entsprechend aufzuladen, muss er rund fünf Stunden lang an der Haushaltssteckdose hängen oder knapp drei Stunden an einer so genannten Wallbox. Ab 2018 wird man den 530e auf einer Platte induktiv aufladen können; das funktioniert im Prototypenstadium bereits hervorragend. Wer darauf Wert legt, sollte mit dem Kauf noch etwas zuwarten, denn vorher ausgelieferte Modelle wird man vermutlich nicht nachrüsten können.

Wir haben es einmal darauf angelegt und uns auf unserer rein elektrischen Überlandfahrt eines Fahrstils befleißigt, der dem Klischee des BMW-Fahrers (und nicht etwa eines Hybrid-Fahrers) entspricht. Bei sehr scharfer Gangart schaffte der 530e immerhin noch 28 rein elektrische Kilometer. Mit derart leergefahrener Batterie und fortgesetzt engagiertem Fahrstil haben wir auf der Landstraße Durchschnittsverbräuche von rund acht Litern erreicht, was ungefähr einem ähnlich starken Dieselmotor entspricht. Weitaus niedriger liegen die Verbräuche, wenn die Akkus zuvor aufgeladen wurden (hoffentlich nicht mit Kohle-Strom) und leergefahren werden können. Auf kurzen Strecken mag sich der eine oder andere Kunde gar der offiziellen Angabe von 1,9 Litern je 100 Kilometer nähern.

Ob ein Plug-in-Hybrid das richtige ist, hängt stark vom persönlichen Fahrprofil ab und natürlich von den gesellschaftlichen Rahmenbedingungen: Die fortgesetzte Verunsicherung über den Dieselmotor dürfte den einen oder anderen Kunden ins Hybrid-Lager treiben.

Jedenfalls zeichnet sich der in Europa ausschließlich hinterradgetriebene 530e durch ein hohes Maß an Perfektion aus: Die Übergänge vom Elektro- zum Verbrennerbetrieb sind fast unmerklich, der elektrische Boost steht verzögerungsfrei zur Verfügung. Und so macht dieser Hybrid richtig Spaß, wenngleich er sein Mehrgewicht von über 200 Kilogramm nicht verbergen kann: Dieser 5er ist weniger agil als seine konventionell angetriebenen Schwestermodelle, und die Regelsysteme haben zu tun, um ihm das Untersteuern auszutreiben.

Von anderem Schrot und Korn ist da der M550i xDrive, eine Variante, die für die schnelle Kurvenhatz und leere Autobahnen geradezu prädestiniert ist. In glatten vier Sekunden sprintet er auf 100 km/h, und wenn nach kurzem Anlauf bei 250 km/h die Abregelschwelle erreicht wird, ist subjektiv noch reichlich Luft nach oben.

Die Entwickler der M GmbH haben sich für dieses Derivat den 5er noch einmal gründlich vorgenommen und das Fahrwerk des Allradlers nochmals agiler und heckbetonter ausgelegt. Der 550er untersteuert trotz seines schweren V8-Motors kaum, und er zeichnet sich durch eine gerade surreale Bodenhaftung aus. Zugute kommt ihm, dass der 5er insgesamt rund 100 Kilo leichter als das Vorgängermodell ausgefallen ist. Kleiner Wermutstropfen: Der Zyklusverbrauch von respektablen 8,9 Litern/100 km ist in der Praxis nur schwer zu erreichen.

Wer Fahrspaß auf ähnlichem Niveau erleben will, aber auf zurückhaltenderes Konsumgebaren Wert legt, muss sich noch etwas gedulden: Im Juni kommt der M550d xDrive, ein Reihen-Sechs-Zylinder-Diesel, der von nicht weniger als vier Turboladern zwangsbeatmet wird. Er wird 294 kW / 400 PS leisten und satte 760 Newtonmeter Drehmoment auf die Kurbelwelle stemmen.

Als jüngstes Modell im Konkurrenzumfeld hat der 5er einen hervorragenden Marktstart hingelegt, und die neuen Modelle düften dazu beitragen, der Appeal der Baureihe nochmals deutlich zu steigern. Der 530e kostet 52 600 Euro, während der M550i xDrive mit 82 700 Euro in der Preisliste steht. (ampnet/jm)

Daten BMW 530e iPerformance

Länge x Breite x Höhe (m): 4,94 x 1,87 x 1,48
Radstand (m): 2,98
Motor: R4-Benziner, 1998 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 135 kW / 184 PS bei 5000–6500 U/min
Max. Drehmoment: 290 Nm bei 1350–4250 U/min
Elektro-Motor: 83 kW / 113 PS
Drehmoment E-Motor: 250 Nm
Batterie: Hochvolt-Lithiumionenbatterie, 9,2 kWh
Systemleistung: 185 kW / 252 PS
Elektr. Normreichweite: 50 km
Höchstgeschwindigkeit: 235 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,2 Sek.
Verbrauch (Durchschnitt nach EU-Norm): 1,9 Liter
Effizienzklasse: A
CO₂-Emissionen: 44 g/km (Euro 6)
Leergewicht / Zuladung: min. 1770 kg / max. 650 kg
Kofferraumvolumen: 410 Liter

Wendekreis: 12,05 m
Bereifung: 225/55 R 17 Y
Luftwiderstandsbeiwert: 0,26
Basispreis: 52 600 Euro

Daten BMW M550i xDrive

Länge x Breite x Höhe (m): 4,94 x 1,86 x 1,47
Radstand (m): 2,98
Motor: V8-Benziner, 4395 ccm, Bi-Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 340 kW / 462 PS bei 5500–6000 U/min
Max. Drehmoment: 650 Nm bei 1800–4750 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (abgeregelt)
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,0 Sek.
Verbrauch (Durchschnitt nach EU-Norm): 8,9 Liter
CO₂-Emissionen: 204 g/km (Euro 6)
Leergewicht / Zuladung: min. 1810 kg / max. 650 kg
Kofferraumvolumen: 530 Liter
Wendekreis: 12,24 m
Bereifung: 245/40 R 19 Y vorn, 275/35 R 19 Y hinten
Luftwiderstandsbeiwert: 0,28
Basispreis: 82 700 Euro

Bilder zum Artikel



BMW 530e iPerfomrnace.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 530e iPerfomrnace.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 530e iPerformance.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 530e iPerfomrnace.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 530e iPerfomrnace.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 530e iPerformance.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 530e iPerformance.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 530e iPerfomrnace.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M550i xDrive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M550i xDrive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M550i xDrive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M550i xDrive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M550i xDrive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M550i xDrive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M550i xDrive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M550i xDrive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M550i xDrive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M550i xDrive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW
