
Prototypenfahrt BMW 545e: Dieser Hybrid kann fast alles

Von Jens Meiners, cen

Neun Motorisierungen gibt es für den frisch gelifteten BMW 5er, jetzt kommt Nummer zehn: Der 545e, zweiter Plug-in-Hybrid neben dem 530e und ein besonders wichtiges Modell für die Marke. Denn es hängt vor allem vom Erfolg der Plug-in-Hybride ab, in welchem Umfang sich die CO₂-Strafzahlungen noch vermeiden lassen, mit der eine dirigistische Politik die Industrie in die Elektrifizierung treiben will.

Während der 530e auf den Zwei-Liter-Vierzylinder aufsetzt, elektrifiziert BMW mit dem 545e seinen legendären Reihensechszylinder und hebt damit nicht nur die Laufkultur, sondern auch das Leistungsniveau auf eine andere Ebene: Stolze 394 PS (290 kW) Systemleistung bringt diese Limousine auf alle vier Räder. Damit stürmt sie in nur 4,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h, ein echter Sportwagenwert. Abgeregelt wird bei 245 km/h.

Während die Längsdynamik über jeden Zweifel erhaben ist, lässt sich auf kurvigen Strecken das hohe Gewicht von über zwei Tonnen nicht hinwegdiskutieren. Die Leichtfüßigkeit, die den BMW 5er traditionell auszeichnet, ist verlorengegangen. Im Vergleich zu anderen Plug-in-Hybriden schlägt sich die schwere Limousine jedoch wacker. Und erfreulicherweise gibt es jetzt auch bei den Hybrid-Modellen eine Allradlenkung.

Der Zyklusverbrauch von gerade einmal 2,1 Litern pro 100 Kilometer besitzt für den Endkunden übrigens wenig Relevanz. Tatsächlich hängt der Verbrauch entscheidend vom Nutzerverhalten ab. Am günstigsten liegt er, wenn die Limousine mit verhaltenem Gasfuß auf Kurzstrecken bewegt wird und zwischendurch immer wieder an das Stromnetz gehängt wird, wo sie anderswo erzeugte Energie zapft. Dann kann das Auto immer elektrisch fahren – und der Spritverbrauch sinkt auf sage und schreibe null Liter.

Auf Langstrecken dürfte sich der 545e als eher trinkfest präsentieren. Denn bei hohen Geschwindigkeiten leert sich der Akku zügig, und dann kann auch gelegentliche Rekuperation den 200-Kilo-Malus der Elektrifizierung nicht wettmachen. BMW empfiehlt Langstreckenfahrern denn auch weiterhin die Diesel-Varianten. Auf der Landstraße lassen sich wiederum je nach Ladezustand, Fahrstil und Fahrstrecke günstige Realverbräuche im Bereich von drei bis sechs Litern pro 100 Kilometer erzielen.

Das Fahrverhalten und die Antriebsstrategie lassen sich vielfach modifizieren; im Sport-Modus läuft der Verbrenner ständig, während der Elektroantrieb für blitzschnelle Reaktionen und einen erheblichen Leistungsschub sorgt; die verschiedenen Hybrid-Modi sorgen für eine verbrauchsoptimierte Strategie; und schließlich lässt sich der 545e auch über erhebliche Strecken rein elektrisch bewegen. Der Spurt von 0 auf 100 km/h dauert dann nach unseren unvollkommenen Messungen rund 14 Sekunden, und es werden immerhin bis zu 140 km/h erreicht.

Eine Vorreiterrolle spielt BMW beim „Geofencing“; dabei wird auf Grundlage des ermittelten Fahrzeugstandorts ohne Zutun des Fahrers direkt ins Fahrzeug eingegriffen und über den Antriebsmodus entschieden. Derzeit orientiert sich BMW an den Umweltzonen der einschlägigen Städte und Gemeinden, in Deutschland aktuell derer 56. Wenn der 545e hier einfährt, schaltet der Antrieb automatisch in den Elektro-Modus, um die Kommunen vor der Emissionsbelastung durch den Euro-6d-Motor zu schützen.

Der von uns gefahrene 545e, ein Fahrzeug im Prototypenstadium, gehört bereits zur zweiten Serie der aktuellen 5er-Generation. Sie ist auf den ersten Blick an der schärfer gezeichneten Kühlermaske und neuen Rückleuchten zu erkennen. Die Auspuffblenden

sehen nun bei allen Modellvarianten identisch aus, die Motorvariante lässt sich damit nur noch am Typenschild ablesen.

Diesbezüglich gibt es beim 545e übrigens eine Besonderheit: Hier lässt sich die Modellbezeichnung ab Werk auch nicht mehr abwählen. Denn sie gibt Unfalhhelfern den wichtigen Hinweis auf das Batteriesystem, durch das hohe Ströme fließen.

BMW hat außerdem das Infotainmentsystem deutlich verbessert. Die Cloud-basierte Navigation arbeitet schneller als bisher, und das Sortiment an serienmäßigen und aufpreispflichtigen Assistenzsystemen wurde nochmals erweitert. Darüber hinaus wurde das Interieur in vielen Details verfeinert; ein rahmenloser Innenspiegel gehört leider weiterhin nicht dazu, aber die Wertigkeit ist insgesamt nochmals gestiegen. Übrigens verringert sich das Kofferraumvolumen beim Hybrid – von 530 auf 410 Liter.

Insgesamt präsentiert sich der neue BMW 545e bereits im Prototypenstadium als eindrucksvoller Kompetenzbeweis der Marke. Plug-in-Freunde sollten jedoch genau rechnen, ob der 530e nicht die bessere Wahl ist. Und für Fahrer, die sich häufig auf die Langstrecke begeben, können wir uns nur der Empfehlung von BMW anschließen: Kaufen Sie sich den Diesel. (ampnet/jm)

Bilder zum Artikel



BMW 545e (Prototyp).

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 545e (Prototyp).

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 545e (Prototyp).

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 545e (Prototyp).

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 545e (Prototyp).

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 545e (Prototyp).

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 545e (Prototyp).

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 545e (Prototyp).

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 545e (Prototyp).

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 545e (Prototyp).

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW
