
Pre-Drive im i5: Dieser BMW liest (fast) meine Gedanken

Von Jens Meiners, cen

Es war die perfekte Abfolge: eine Stunde, um die autonomen Fahrfunktionen auf der Autobahn zu testen, dann eine flotte Fahrt auf der Landstraße, gefolgt von einem intensiven Handling-Kurs. BMW hat mich nach Miramas eingeladen, in die östliche Provence, um Vorserienexemplare des neuen 5er mit der internen Bezeichnung G60 zu fahren - noch getarnt und einen Monat vor seiner offiziellen Enthüllung.

Es ist die achte Generation der Marken-Ikone 5er, 1972 als Nachfolger der "Neuen Klasse" eingeführt. Die Baureihe repräsentiert den spirituellen Kern der Marke, zusammen mit dem kleineren und wahrscheinlich nicht ganz so profitablen 3er.

Der noch leicht getarnte G60 kann seine schiere Größe nicht verbergen. Er wird die 5-Meter-Marke knacken, früher die traditionelle Schwelle zur Luxusklasse. Tatsächlich ist er länger als ein 7er der Baureihe E38. Der 5er ist im Laufe der Jahrzehnte gewachsen, genauso wie seine Hauptkonkurrenten, die E-Klasse von Mercedes-Benz und der Audi A6/A7.

Doch es gibt wichtige konzeptionelle Unterschiede. Einer davon: Während Audi und Mercedes-Benz für ihre konventionellen und hybriden bzw. ihre vollelektrischen Antriebe völlig eigenständige Autos bauen, hat BMW die G60-Baureihe so konzipiert, dass sie alle Antriebsarten aufnehmen kann. Ausgestattet mit Diesel-, Benzin- und Plug-in-Hybridantrieben wird das Auto seine traditionellen Modellbezeichnungen als 5er beibehalten, die vollelektrischen Versionen heißen i5.

Es ist sicherlich kein Zufall, dass BMW mich in zwei Versionen des i5 setzt: In den 250 kW/335 PS starken i5 eDrive 40 für die Fahrt auf der Landstraße und in einen 440 kW/590 PS starken i5 M60 xDrive mit Allradantrieb für die Handling-Strecke sowie die Fahrt zum Test der Assistenzsysteme. Denn die Fähigkeit von BMW, ein sportliches, agiles und komfortables Benzin- und Dieselauto zu konstruieren, ist unbestritten. Tatsächlich dienen diese Modelle der Branche seit Jahrzehnten als Messlatte. Aber können die vollelektrischen Modelle mithalten?

Was die Längsdynamik angeht, besteht schon einmal kein Zweifel, dass sie es können. Selbst die Einstiegsvariante eDrive 40 legt hurtig los und liefert genügend Drehmoment bis weit über 130 km/h hinaus. Das M60-Modell agiert nochmals in einer anderen Liga: Es beschleunigt mit ungeheurer Vehemenz, die Leistung geht ihm praktisch nie aus, und solange es noch kein Tempolimit auf der Autobahn gibt, lässt sich seine Überlegenheit auch in der Realität auskosten.

Die neuen i5-Modelle sind mit derselben Doppelquerlenker-Vorderachse und Fünflenker-Hinterachse wie die konventionell angetriebenen 5er-Modelle ausgestattet, jedoch gibt es zusätzliche Verstärkungen vorne, Torsionsstäbe hinten und ein aktives Wankstabilisierungssystem an beiden Achsen. Eine schmale Lage Batterien liegt unterhalb der Passagiere, die Elemente im Mitteltunnel und unter der Rückbank bauen höher, und so können die Passagiere ungewöhnlich niedrig sitzen. Der Verlust an Innenraumhöhe ist vernachlässigbar, ebenso wie die geringfügigen Variationen im Kofferraumvolumen.

Die Radgrößen der regulären 5er-Modelle reichen von 18 bis 21 Zoll, im i5 sind allerdings Reifen der Dimension 245/40 R 20 vorn und 275/35 R 20 hinten serienmäßig. Ein optionales Hinterradlenksystem macht das Fahrzeug bei niedrigen Geschwindigkeiten agiler und bei Spurwechselmanövern mit hoher Geschwindigkeit stabiler. Das neue und ultraschnelle Fahrzeugdynamik-Management-System, das Dämpfer und Wankstabilisierung kontrolliert, berücksichtigt eine Vielzahl von Variablen, um den 5er sportlicher und komfortabler denn je zu machen.

Die Ergebnisse dieses elektronischen Aufwands sind direkt spürbar, sowohl auf der

Straße als auch auf der anspruchsvollen Teststrecke, wo der i5 gnadenlos an den Grenzbereich geführt werden konnte, ohne die Ruhe zu verlieren. Schlaglöcher, leichte Sprungkuppen, schlechte Beläge: Das Auto meistert diese Herausforderungen mühelos und präzise. Das ist in der Welt der Elektroautos - abgesehen von sehr sportlichen und teuren Modellen wie dem Porsche Taycan und dem Audi e-tron GT - eigentlich beispiellos. Die Spreizung zwischen den Komfort-Modi und dem Sportmodus ist groß, mit beiden Einstellungen lässt sich gut leben.

So viel Freude es macht, den i5 ohne spürbare Eingriffe zu fahren: Er ist mit seinen Assistenzsystemen auch bestens auf eine schrittweise autonom werdende Zukunft vorbereitet, obwohl er immer noch als "Level 2"-Modell eingestuft ist. Mit optischen und Radar-Systemen ausgestattet umfasst die Palette von Systemen einen äußerst leistungsfähigen "Highway Assistant", der es dem Fahrer erlaubt, die Hände dauerhaft vom Lenkrad zu nehmen, solange er aufmerksam bleibt (was das Auto genau beobachten kann).

Die Fahrspurwechsel können automatisiert werden, und wenn der BMW einen Spurwechsel vorschlägt, genügt es, in die jeweilige Richtung zu schauen, um den Vorgang einzuleiten; es ist keine manuelle Eingabe oder ein Sprachkommando nötig. Dieses Steuern per Blickrichtung ist faszinierend, wenn auch vielleicht etwas beunruhigend: Noch nie kam ein Auto so nah daran, die Gedanken des Fahrers zu lesen.

Das Head-Up-Display enthält im Gegensatz zu einigen Wettbewerbern keine Pfeile, die sich im Raum vor- und zurückbewegen. BMW sagt, diese Funktion ließe sich nicht in der gewünschten Qualität realisieren. Bei anderen Fahrzeugen neigen die Pfeile nämlich je nach Fahrbahnoberfläche zum Vibrieren. Dafür gibt es eine Augmented-Reality-Funktion in der Instrumentierung, bei der kamerabasierte Echtzeitbilder überlagert werden.

BMW spricht noch nicht über die regulären Motoren. Aber wir gehen davon aus, dass es Dieselsonnen geben wird, mindestens einen Vierzylinder namens 520d und einen Sechszylinder namens 540d, aber auch Benziner mit vier und sechs Zylindern - und, basierend auf dem Sechszylinder-Ottomotor, einen Plug-in-Hybrid. Der M5 wird seinen V8 wohl behalten, der reguläre Achtzylinder verschwindet allerdings zugunsten des stärksten i5. Und es wird auch wieder touring-Varianten geben.

Der i5 eDrive 40 wird im optimistischen WLTP-Zyklus wohl bis zu 582 Kilometer Reichweite schaffen, während für den i5 M60 xDrive 516 Kilometer erwartet werden. Das ist für Elektroautos nicht schlecht, obwohl die Dieselsonnen bei ähnlichem Fahrstil wohl locker doppelt so weit kämen. Ein neuer "Max Range"-Modus kann die Reichweite im Bedarfsfall noch deutlich strecken, allerdings zu Lasten von Leistung und Komfort. Dieser Modus wird in Zukunft auch in anderen BMW-Modellen eingeführt, genau wie die neuesten Assistenzsysteme.

Das Design bleibt evolutionär, am auffälligsten sind die neuen, vertikalen Tagfahrlichter vorne und die zwei horizontalen Streifen am Heck, die an die Signatur der koreanischen Nobelmarke Genesis erinnern. Das Cockpit wird durch das neue, gebogene Display geprägt, das mit kantigen Grafiken operiert. Der Look polarisiert, prägt aber bis auf weiteres alle neuen BMW-Modelle.

Beruhigend, dass der Rest des Fahrzeugs immer noch wie ein 5er aussieht, sich wie ein 5er anfühlt und auch so fährt - und zwar wie der bis dato beste 5er überhaupt. Das Auto wird am 23. Mai enthüllt und im Oktober eingeführt - zu Preisen, die deutlich über 50.000 Euro beginnen dürften. (aum/jm)

Bilder zum Artikel



BMW 5er (G60) - Vorserienfahrzeug.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW 5er (G60) - Vorserienfahrzeug.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW 5er (G60) - Vorserienfahrzeug.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW 5er (G60) - Vorserienfahrzeug.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW 5er (G60) - Vorserienfahrzeug.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW 5er (G60) - Vorserienfahrzeug.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW 5er (G60) - Vorserienfahrzeug.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW 5er (G60) - Vorserienfahrzeug.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW 5er (G60) - Vorserienfahrzeug.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW 5er (G60) - Vorserienfahrzeug.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW 5er (G60) - Vorserienfahrzeug.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW 5er (G60) - Vorserienfahrzeug.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW 5er (G60) - Vorserienfahrzeug.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW 5er (G60) - Vorserienfahrzeug.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW
