
BMW 5er: Der Blick leitet den Spurwechsel ein

Von Jens Meiners, cen

Der BMW 5er geht im Oktober in die achte Modellgeneration und kommt erstmals mit einem elektrisch angetriebenen Schwestermodell auf den Markt, dem i5 hört. In den Dimensionen ist die Baureihe erneut gewachsen: 5,06 Meter lang, 1,90 Meter breit und 1,52 Meter hoch.

Die Form wird geprägt durch eine breite Doppelniere und die mittig leicht abgesenkte Haube, eine langgestreckte Seitenpartie und ein ausgeprägtes Stufenheck mit horizontalen Leuchtstreifen. Die reguläre Variante wirkt besonders elegant, während sich das beliebte Sportpaket mit schwarzen Akzenten und scharf gezeichneten Designelementen profiliert. Der cw-Wert für den i5 e-Drive 40 liegt bei hervorragenden 0,23.

Auch im geräumigen Innenraum sind die Unterscheidungen zwischen den Varianten deutlich. Am augenfälligsten wird das beim Lenkrad: Standard ist das futuristische Zweispeichenlenkrad aus dem iX, beim Sportpaket ist ein konventionelleres Dreispeichen-Volant montiert. Leider verzichtet BMW bei allen Varianten auf Kartentaschen an der Rücklehne der Vordersitze, und die hinteren Cupholder lassen sich nicht verdecken.

Die aufwendigen Assistenzsysteme sind bereits auf eine autonom werdende Zukunft vorbereitet, obwohl momentan noch bei Level 2 Schluss ist. Es gibt einen sehr leistungsfähigen „Highway Assistant“, der es dem Fahrer erlaubt, die Hände dauerhaft vom Lenkrad zu nehmen, solange er auf die Straße blickt, die Fahrspurwechsel können automatisiert werden. Und wenn der BMW den Spurwechsel vorschlägt, genügt es, in die jeweilige Richtung zu blicken, um das Manöver einzuleiten.

Es gibt auch ein Head-up-Display sowie eine Augmented-Reality-Funktion in der Instrumentierung, bei der kamerabasierte Echtzeitbilder mit Pfeilen überlagert werden. Die Armaturen werden auf einer leicht gebogenen, verglasten Fläche dargeboten – wie inzwischen bei fast allen BMW-Modellen. Die Elektronikarchitektur entspricht dem neuesten Stand der Marke und ist sogar dem 7er leicht voraus.

Beim Fahrwerk setzt BMW auf eine Doppelquerlenker-Vorderachse und Fünflenker-Hinterachse, wobei die i5-Varianten über zusätzliche Verstärkungen, hintere Torsionsstäbe und ein aktives Wankstabilisierungssystem verfügen. Die Radgrößen reichen von 18 bis 21 Zoll, ein optionales Hinterradlenksystem macht das Fahrzeug bei niedrigen Geschwindigkeiten agiler und bei hoher Geschwindigkeit stabiler. Je nach Ausführung kontrolliert ein ultraschnelles Fahrzeugdynamik-Managementsystem Dämpfer und Wankstabilisierung.

Unter den deutschen Herstellern bekennt sich derzeit keiner so positiv zur Technologieoffenheit wie BMW. Trotzdem gibt es Abstriche: Während beispielsweise in den USA und auch in China der klassische Antrieb im Vordergrund steht, huldigt das europäische Portefeuille zu einem gewissen Maße der politisch erwünschten Elektrifizierung.

Für Vielfahrer bieten sich nach wie vor die Diesel mit ihren unschlagbaren Reichweiten an: Der 520d leistet 197 PS (145 kW) aus einem 2,0-Liter-Vierzylinder. Später wird es den 540d mit 3,0-Liter-Sechszylinder geben: ein ideales Auto für die Langstrecke.

Mit Ottomotor tritt der 520i an, dessen 2,0-Liter-Vierzylinder 190 PS (140 kW) leistet. Leider nicht für Europa gedacht sind der 530i, der aus dem gleichen Basismotor 258 PS (190 kW) holt, sowie der 540i mit seinem seidenweichen, 381 PS (280 kW) starken 3,0-Liter-Sechszylinder.

Dafür gibt es hier zwei Plug-In-Hybride, denen elektrisch zusätzlich Dampf gemacht wird: Den 530e mit Vierzylinder und einer Systemleistung von 299 PS (220 kW) sowie den 550e

mit Sechszylinder und 489 PS (360 kW).

Und schließlich gibt es noch die Elektroversionen i5 eDrive 40 mit bis zu 250 kW (340 PS) sowie den i5 M60 mit zwei Motoren und bis zu 442 kW (601 PS), wobei die Maximalleistungen jeweils im Sport-Modus erreicht werden.

Der i5 e-Drive 40 wird im optimistischen WLTP-Zyklus bis zu 582 Kilometer Reichweite schaffen, während der i5 M60 unter sehr günstigen Umständen 516 Kilometer erreichen soll. Ein neuer „Max-Range“-Modus soll im Ernstfall die Reichweite strecken, um zur rettenden Ladesäule zu kommen.

Noch nicht kommuniziert ist ein M5, aber man darf sicher davon ausgehen, dass ein solches Modell die 5er-Reihe ab 2024 krönen wird, eventuell mit einem Sechszylinder-Motor wie einst beim E28 und E38. Nur für China vorgesehen ist eine Langversion, vorwiegend für Europa der kommende Touring.

Je nach Modellvariante verfügt der neue 5er über Heck- oder Allradantrieb, die Kraftübertragung erfolgt – außer beim i5 – über einen Achtstufen-Wandlerautomaten von ZF. Die Gewichte liegen zwischen 1725 Kilogramm für den 520i und mehr als 2,3 Tonnen für den elektrischen i5 M60.

Die Preise beginnen bei 57.550 Euro für den 520i, der vollelektrische i5 kostet ab 70.200 Euro. (cen/jm)

Bilder zum Artikel



BMW i5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW i5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW i5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW i5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW i5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW i5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW i5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW i5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW i5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW i5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW i5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



Jens Meiners mit dem neuen BMW 5er.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW i5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW
