



Fotos: Timo Bürger

Die Abmessungen des 5er-BMW haben mittlerweile Luxus-Limousinen-Format erreicht: 5,06 Meter Länge sind zu viel.

# Flott fahren und laden klappt

BMW bringt die Business-Limousine ins Elektrozeitalter. Recht kurze Ladezeiten, ein tolles Fahrwerk und Ruhe im Innenraum machen den i5 zum Liebling für Elektro-Vielfahrer.

**Seit mehr als** 50 Jahren ist der 5er-BMW der Inbegriff der Business-Limousine. Mit starken Vier- und Reihensechszylindermotoren, als Diesel besonders bei Vielfahrern und im mittleren Management beliebt, markierte der 5er oftmals die Benchmark in der oberen Premium-Mittelklasse und avancierte beim Münchner Autobauer zu einem der profitabelsten Modelle. Jetzt hat es sich weitgehend ausgedieselt, zwei Selbstzünder sind noch im Programm – und zusätzlich drei Elektroantrieb mit 340, 394 und 601 PS Leistung. Strom steht im Fokus. Der M5 ist nun ein Plug-in-Hybrid mit aberwitzigen 727 PS und neben diesem gibt es den 530e (299 PS) und den 550e (489 PS). Ob der 5er seinen Erfolg auch mit einem Elektroantriebsstrang fortsetzen kann, muss sich noch weisen.

## Hochwertiger Innenraum

Der Innenraum überzeugt mit einem großzügigen Platzangebot, sowohl

vorne als auch hinten. Hochwertige Materialien dominieren das Interieur, wobei die versteckten Lüftungsdüsen (bei BMW „Fugenausströmer“ genannt) und der elegante, aufpreispflichtige Gangwahlhebel in Glasoptik besonders ins Auge fallen. Die elektrisch verstellbaren Komfortsitze mit Sitzventilation und Sitzheizung sind sehr bequem. Kostenpunkt: 1.850 Euro zusätzlich (in Verbindung mit dem „Comfort“-Paket sind es

1.000 Euro). Für die Lordosenstützen für Fahrer und Beifahrer werden trotzdem weitere 227 Euro fällig.

Die Passagiere auf den Rücksitzen profitieren von vier USB-C-Anschlüssen, von denen zwei (optional) in den vorderen Rückenlehnen integriert sind. Die hintere Rückenlehne ist jetzt serienmäßig im Verhältnis 40:20:40 geteilt beziehungsweise umklappbar. Ein weiteres Highlight ist das Panoramaglasdach (1.370 Eu-

Der 5er-BMW ist nach wie vor eine der besten **Business-Limousinen** – auch als i5.

**BMW i5 xDrive40****Testwagenpreis** 83.223 €

290 kW/394 PS | 590 Nm

6 s | 193 km/h

**Verbrauch:** 18,9–15,9 kWh**WLTP-Reichweite:** 498–582 km**Akku:** 81 kWh (netto)**Laden:** AC 11 kW (Option 22 kW),

DC 205 kW

5.060 x 1.900 x 1.515 mm

**Kofferabteil:** 490 Liter**KH:** 20 | **VK:** 28 | **TK:** 26**Garantie:** 2 Jahre

8 Jahre/160.000 km (Batterie)

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

**Auf der langen Karosserie lässt sich gut designen. Hübsch anzusehen ist der i5.**

ro Aufpreis), das für eine angenehme Helligkeit und ein großzügiges Raumgefühl sorgt, sich aber nicht öffnen lässt.

Der 490 Liter fassende Kofferraum des BMW i5 (520i hat 520 Liter) bietet viele praktische Details. Vier stabile Verzurrösen sichern das Gepäck wäh-

rend der Fahrt. Unter dem doppelten Laderaumboden befindet sich ein separates Ablagefach, ideal um das Ladekabel unterzubringen. Die Ladekante ist auf Kniehöhe und erleichtert so das Ein- und Ausladen von Kisten und Koffern.

Das Bowers&Wilkins-Soundsystem mit 18 Lautsprechern und 655 Watt für 1.050 Euro extra sorgt für ein beeindruckendes Hörerlebnis.

Das voll digitale BMW Curved Display (weitgehend resistent gegen Fin-

gerabdrücke) bietet Zugang zu vielen Apps, wobei die Benutzeroberfläche etwas unübersichtlich wirken kann. Über einen individualisierbaren Schnellzugriff lassen sich jedoch viele Funktionen einfach und praktisch bündeln. Der 850 Euro teure Autobahnassistent, der auf Wunsch den Spurwechsel nach Blickbestätigung einleitet, ist verzichtbar. Erfreulich: Schnell deaktivierbar sind der lästige Tempolimitwarner und der ebenfalls nervige Spurverlassungsalarm.

Anzeige

# Laden leicht gemacht

## Rundum-Sorglos eMobility – Alles aus einer Hand

Sie haben Zugang zu Lademöglichkeiten für Ihr Elektrofirmenfahrzeug sowohl zu Hause als auch am Arbeitsplatz und an ~823.000 Ladestationen in ganz Europa. Auch die über 10.000 Tesla Supercharger stehen Ihnen zur Verfügung. Erfassen Sie den Kilometerstand Ihres E-Fahrzeugs direkt über die DKV Mobility App, über welche Sie auch Ihren Ladevorgang unkompliziert starten können.

**YOU DRIVE, WE CARE.**



**1** Das Cockpit entspricht dem der Verbrenner. Die Bedienung ist im Vergleich zum Vorgänger komplexer. **2** Tolles Options-Gestühl, astreine Verarbeitung, selbstverständlich bei dem Preis. **3** Das Platzangebot ist überragend, aber nicht spürbar mehr als beim kürzeren und schmaleren Vorgänger. **4** Tasten helfen zum schnellen Einstellen der Spiegel, eine sanfte Berührung reicht zum Abrufen der gespeicherten Sitzeinstellung. **5** Infos zum Laden. **6** Platz für 490 Liter.

### Schnell beim Fahren

Mit deaktivierten Fahrassistenten beginnt die Fahrt. Die Beschleunigung von 0 auf 100 Kilometer pro Stunde gelingt in 6,0 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit ist auf 193 Kilometer pro Stunde begrenzt – immerhin, an Volvo und vielen Toyota-Verbrennern kommt man vorbei. Beide Werte sind für die Praxis daher mehr als ausreichend. Das „Sport-Boost“-Paddle am Lenkrad, das zusätzlich 30 Newtonmeter Drehmoment dann freisetzt, ist überflüssig.

Trotz seiner Länge von über fünf Metern (Breite 1,90 Meter, Höhe 1,52 Meter) bleibt die heckangetriebene Business-Limousine dank optional erhältlicher Integral-Aktivlenkung gut manövrierbar. Wem manuelle Parkmanöver trotz alledem nicht ganz geheuer sind: Der Auspendassistent überzeugt durch einfache Bedienung.

Das Fahrverhalten ist neutral und stabil. Der drei Meter lange Radstand und die 21-Zoll-Bereifung tragen ebenso wie das optionale Adaptivfahrwerk mit aktiver Wankstabilisie-

rung zu einem souveränen Fahrerlebnis bei. Das M-Sportpaket umfasst eine straffere Abstimmung der Stoßdämpfer und eine Tieferlegung um acht Millimeter. Das Gaspedal lässt sich sehr exakt dosieren, was zu einer geschmeidigen Kraftentfaltung führt. Im Innenraum ist es sehr ruhig, fast keine Windgeräusche dringen nach innen, was die Fahrt noch angenehmer macht.

### Schnell beim Laden

Der BMW i5 ist mit einer 400-Volt-Lithium-Ionen-Batterie und einem nutzbaren Energiegehalt von 81,2 Kilowattstunden ausgestattet. In der Praxis lag der Verbrauch bei knapp 19 Kilowattstunden pro 100 Kilometer. Heißt in der Praxis: Von München ins (südliche) Rhein-Main-Gebiet ist ohne Ladestopp (bei frühlingshaften Temperaturen) drin.

Das Gleichstrom-Schnellladen mit bis zu 205 Kilowatt ermöglicht es, die Batterie in nur 30 Minuten von 10 auf 80 Prozent aufzuladen. Nach 10 Minuten an der Schnellladestation stehen

rund 150 Kilometer zusätzliche Reichweite zur Verfügung. Der Maximalwert lag in der Praxis bei 160 kW. Die 22-kW-AC-Option (Kostenpunkt: 1.000 Euro) reduziert die Ladezeit auf 4,25 Stunden für eine vollständige Aufladung an den meisten städtischen Ladesäulen.

### Fazit BMW i5 xDrive40

Bestens im Elektroalter angekommen, so lautet das Fazit des neuen BMW i5 xDrive40. Übrigens: In der Basisversion ist der i5 mit 58.824 Euro kaum teurer als ein vergleichbar starker Fünfer-Diesel – der 303 PS starke 540d xDrive schlägt mit einem Grundpreis 58.025 Euro zu Buche – freilich hat der Allradantrieb an Bord.

Was den Energieverbrauch angeht, dürften für beide Modelle ähnliche Kosten anfallen. Fuhrparkverantwortliche und TCO-Experten sollten das einmal individuell kalkulieren. Vielleicht kommt dann noch ein Argument für den Stromer heraus – und wenn nicht: Alternativen gibt es im Ser-Portfolio noch genug. *T. Bürger*