
Vorstellung 5er BMW: Die nächste Runde im Wettbewerb läuft

Von Peter Schwerdtmann

Die Münchner sind sich sicher: Wer den Namen BMW hört, denkt an den 3er oder den 5er. Das seien die beiden prägenden Modelle der Marke. Der 5er kommt Anfang 2017 nun neu und eröffnet damit die nächste Runde im Wettbewerb um das beste Bedienkonzept, das leistungsfähigste Infotainment und die größte Nähe zum Ziel des völlig autonomen Fahrens. Alles keine Themen, als 1972 der erste BMW 520 erschien. 7,5 Millionen Exemplare später ist die Welt eine völlig andere.

Was macht die Niere? Diese Frage stellt sich bei jedem neuen BMW. Nun, dieses Mal wurde sie breiter und höher als beim Vorgänger und erhielt auf beiden Seiten oben außen die Andeutung eines Knicks. Damit schließen die beiden flachen LED-Scheinwerfer besser und fast nahtlos an die Niere an. Damit wirkt das Gesicht breiter als beim Vorgänger. Doch an den Proportionen hat sich nichts geändert: kurzer Überhang vorn, langer Radstand, lange Motorhaube und damit ein weit hinten sitzendes Greenhouse.

Wer nun aber meint, außer dem Gesicht habe sich äußerlich nichts geändert, der hat die Wette ohne BMW-Chefdesigner Karim Habib gemacht. Der zeigte uns bei der Premiere vor der Presse im portugiesischen Lissabon gern die Facetten seines Feinschliffs. Die schärfen den Charakter des Neuen in der Tat. Die Seiten mit dem Wechsel aus konkaven und konvexen Fläche, begrenzt von klaren Linien, wirken wertiger, das Heck ebenso breit wie das neue Gesicht.

Für den Innenraum hat Habib eine ähnliche Botschaft bereit: die Breite betonende Elemente, ein nach unten verschobener optischer Schwerpunkt der Mitte der Armaturentafel und Anzeigen, die ein wenig mehr in Richtung Fahrer gerückt wurden. Doch in diesen Zeiten des Wettlaufs um die Auszeichnung des besten rasenden Computers zählt eher das, was hinter der edlen Fassade steckt. Auch im 5er sorgen Stereokamera, Radar und Ultraschallsensoren für den Überblick. In der Serienausstattung gehören nun auch eine Ausweichhilfe, eine Querverkehrswarnung, der Spurwechsel- und auch der Spurhalteassistent mit aktivem Seitenkollisionsschutz.

Wer die aktive Geschwindigkeitsregelung dazu bestellt, geht mit seinem BMW den nächsten Schritt hin zum autonomen Fahren. Dazu gehört die Übernahme der Geschwindigkeitsbeschränkungen, die der optionale Speed Limit Assist zur Verfügung stellt. Aus dem Stillstand und im Stau unterstützt das Auto den Fahrer beim Abstandhalten, Beschleunigen, Bremsen und der Spurhaltung bis 210 km/h. Soweit, soweit noch normal. Über den Standard hinaus reicht das Head-up-Display. Es ist 70 Prozent größer als beim Vorgänger, lichtstark, farbig und zeigt mehr Informationen als bisher.

Wer sich den Verlockungen der Aufpreisliste hingibt, der wird zur nächsten Generation des iDrive-Systems mit Navigation, Telefon, Unterhaltung und Steuerung von Fahrzeugfunktionen und einen 10,25-Zoll-Bildschirm greifen. Die Steuerung geschieht über den iDrive-Controller oder für einige Funktionen auch über Gesten. Bei der Struktur der Bedienung greift auch BMW auf gewohnte Muster zurück. „Kacheln“ erlauben den Zugriff auf die einzelnen Funktionen. BMW Connected Drive und BMW Connected Onboard ermöglichen eine lange Liste von Funktionen und Dienstleistungen. In der Summe liegt BMW nun wieder einen Schritt vorn – vor der E-Klasse von Mercedes-Benz.

Umso spannender wird der Vergleich der nächsten 7er- Modelle mit der S-Klasse.

Bei so viel Inhalt können die Münchener dennoch verkünden, der Neue sei um 100 Kilogramm leichter geworden als sein Vorgänger. Er rollt auf einem neu konstruierten Fahrwerk mit der üblichen Souveränität über die Straßen, setzt damit wohl auch einmal mehr den Maßstab der Klasse in Sachen Fahrdynamik, nicht zuletzt wegen der Integral-Aktivlenkung, die nun auch mit dem Allradantrieb xDrive kombinierbar ist. Er fährt sich sehr agil und sportlich, aber auch komfortabel – wie immer es der Fahrer will und einstellt. Dabei geht es im Innenraum erstaunlich leise zu, was ausgefeilter Aeroakustik und sehr guter Aerodynamik zu danken ist. BMW meldet einen Bestwert für den Luftwiderstandsbeiwert von 0,22, was exakt dem entsprechenden Wert der E-Klasse entspricht. Der Klassenrekord der Stuttgarter ist damit Geschichte.

Auch ein BMW mit dieser Rechenleistung braucht neben dem angemessenen Fahrwerk entsprechend ambitionierte Motoren. Die gehören alle der neuen Familie der modular aufgebauten Motoren an, jeweils mit rund 500 ccm Inhalt pro Zylinder. Die beiden neuen Benzinern im BMW 530i und BMW 540i bringen es mit der Twinpower-Turbo-Technologie auf Leistungen von 185 Kw / 252 PS bzw. 250 kW / 340 PS bei Werten für den Normverbrauch nach NEFZ von 5,5 Litern auf 100 km bzw. 6,5 Liter auf 100 km. Zum Start werden außerdem zwei Diesel angeboten: der 520d mit 140 Kw / 190 PS und der 530d mit 195 kW / 265 PS mit Verbrauchswerten von 4,1 Litern auf 100 km bis 4,5 Liter auf 100 km. Der BMW 520d Efficient Dynamics Edition, der ab März 2017 dazukommt, soll sich sogar mit 3,8 Litern begnügen. Wem das immer noch zu viel ist, dem sei der BMW 539e Performance empfohlen, ein Plug in-Hybrid mit rund 50 Kilometern elektrischer Reichweite und einer Systemleistung von 185 kW / 252 PS und einem Normverbrauch von 1,9 Litern auf 100 km.

Schon nach den ersten Runden wird klar: Mit dem neuen 5er gelingt BMW ein großer Wurf. Es sind wohl die 4,7 Millionen Testkilometer, die viele Prototypen abgespult haben. Wir führen den BMW 530i und den BMW 540i und empfanden beide als außergewöhnlich ausgewogen und reif. Mögen einige ein mutigeres Design erwartet haben, doch was in Fällen wie diesen wirklich zählt, ist was unter dem Blech geschieht. (ampnet/Sm)

Daten BMW 520d xDrive Steptronic

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,94 x 1,87 (mit Spiegeln 2,13) x 1,48

Radstand (m): 2,98

Motor: 4-Zylinder-Diesel, 1995 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 140 kW / 190 PS bei 4000 U/min

Max. Drehmoment: 400 Nm von 1750 - 2500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 232 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,6 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 4,5 4,9 Liter

CO₂-Emissionen: 119-129 g/km

Effizienzklasse: A -A+ (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: min. 1695 kg / max. 705 kg

Kofferraumvolumen: 530 Liter

Max. Anhängelast: 2000 kg

Räder / Reifen: 7,5 J x 17 / 225/55bR 17 Y

Luftwiderstandsbeiwert: min. 0,22

Preis: 50 000 Euro

Bilder zum Artikel



BMW 540i vor passend dramatischem Hintergrund..

Foto: BMW/Bernhard Limberger



BMW 540i vor passend dramatischem Hintergrund..

Foto: BMW/Bernhard Limberger



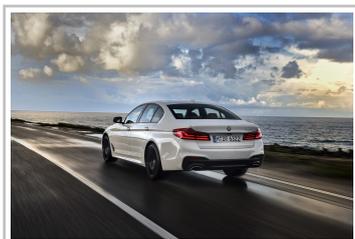
BMW 540i vor passend dramatischem Hintergrund..

Foto: BMW/Bernhard Limberger



BMW 540i vor passend dramatischem Hintergrund..

Foto: BMW/Bernhard Limberger



BMW 540i vor passend dramatischem Hintergrund..

Foto: BMW/Bernhard Limberger



BMW 540i vor passend dramatischem Hintergrund..

Foto: BMW/Bernhard Limberger



BMW 540i vor passend dramatischem Hintergrund..

Foto: BMW/Bernhard Limberger



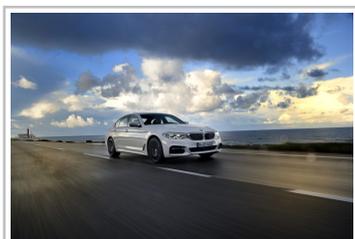
BMW 540i vor passend dramatischem Hintergrund..

Foto: BMW/Bernhard Limberger



BMW 540i vor passend dramatischem Hintergrund..

Foto: BMW/Bernhard Limberger



BMW 540i vor passend dramatischem Hintergrund..

Foto: BMW/Bernhard Limberger



BMW 540i vor passend dramatischem Hintergrund..

Foto: BMW/Bernhard Limberger



BMW 540i vor passend dramatischem Hintergrund..

Foto: BMW/Bernhard Limberger



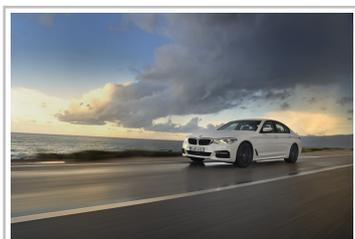
BMW 540i vor passend dramatischem Hintergrund..

Foto: BMW/Bernhard Limberger



BMW 540i vor passend dramatischem Hintergrund..

Foto: BMW/Bernhard Limberger



BMW 540i vor passend dramatischem Hintergrund..

Foto: BMW/Bernhard Limberger



BMW 540i vor passend dramatischem Hintergrund..

Foto: BMW/Bernhard Limberger



BMW 540i vor passend dramatischem Hintergrund..

Foto: BMW/Bernhard Limberger



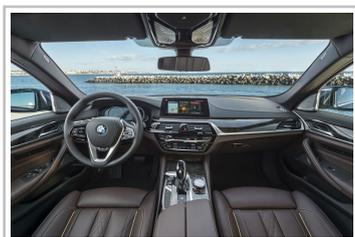
BMW 540i vor passend dramatischem Hintergrund..

Foto: BMW/Bernhard Limberger



BMW 5er-Serie.

Foto: BMW



BMW 5er-Serie.

Foto: BMW



BMW 5er-Serie.

Foto: BMW



BMW 5er-Serie.

Foto: BMW



BMW 5er-Serie.

Foto: BMW



BMW 5er-Serie.

Foto: BMW



BMW 5er-Serie.

Foto: BMW
