



BMW 5er Reihe (2003 - 2010)

Pionier

Autotest | Der 5er BMW ist seit eh und je als luxuriöses Auto bekannt, das vor allem im Bereich Fahreigenschaften punktet. Nach der Einführung des neuen 7ers und des Z4, zeigt sich BMW von einer neuen Seite. Sich nur durch Fahreigenschaften auszuzeichnen genügt nicht mehr. Die Marke möchte auch ein Pionier im Bereich "Design und Technik" sein. Deswegen gibt es beim neuen 5er viele Neuerungen: vom iDrive-System bis zu den unglaublich starken Dieselmotoren.

Ein neues Auto ist immer besser als der Vorgänger. Logisch, anders wäre es sinnlos ein neues Auto auf den Markt zu bringen. Was weniger logisch ist, daß praktisch jedes neue Auto besser zu sein versucht, durch dasselbe Ziel auf die gleiche Weise zu erreichen. Das Einzigartige bei BMW ist, daß diese Marke auf eine ganz andere Art und Weise das gleiche Ziel erreichen will.



Ein erstes Beispiel davon ist "iDrive", das Bedienungssystem, das sein Debüt im 7er hatte. Es

spart Schalter und der Innenraum ist dadurch viel ruhiger. Außerdem fällt auf, daß der Innenraum ein bißchen das Gefühl gibt, niedriger als beim vorherigen 5er zu sein. Genauso wie sein Äußeres ist auch der Innenraum eine Harmonie aus gewölbten Flächen. Der Materialmix ist schick, aber nicht mit den üblichen Nussbaumholz ausgeführt. Trotz des Erneuerungsdranges traute sich BMW leider nicht die Geschwindigkeitsanzeige und den Tachometer in die Mitte zu platzieren und es fehlt die Kühlwassertemperaturanzeige. Statt dessen ist der rote Bereich der Gradskala des Drehzahlmessers variabel und verschiebt sich, wenn der Motor wärmer wird.

iDrive

"iDrive" besteht aus einem Drehschalter und einem Menüknopf in der Mittelkonsole. Ein Farbschirm mitten auf dem Armaturenbrett gibt alle erforderlichen Funktionen wieder. Die Funktionen sind in Menüs, jedes mit eigener Farbe, eingeteilt. Durch das Drehen und Drücken des Zentralschalters kann man die Menüs durchblättern, wie auf dem PC mit der Maus. Die wichtigsten Menüs sind für das Telefon (mit

integriertem Bluetooth), das Audiosystem, das Klimakontroll- und Navigationssystem. Das letztere ist u. a. mit den Funktionen des Bordcomputers verbunden.

Obwohl das Navigationssystem DVD basiert ist, ist die Wiedergabe nur auf einen Pfeil und eine begleitende (fast schwüle) Stimme begrenzt. Das reicht bestimmt aus, um jeden Bestimmungsort zu finden, aber der 6.5" Bildschirm könnte auch eine Karte darstellen. Nach Karte fahren gibt dem Fahrer einen besseren Einblick in die komplexen Situationen und auch einen besseren Eindruck der Umgebung. iDrive bietet auch die Möglichkeit verschiedene Präferenzen hinsichtlich des Autos zu bestimmen. Das betrifft z.B. Signale beim Öffnen / Schließen der Türen, das Verhalten der Klimaanlage oder die Meldungen über den technischen Zustand des Autos. iDrive ist immer einfach und logisch, aber so umfangreich (und hübsch) das empfohlen werden sollte, sich zuerst mit dem Auto vertraut zu machen und dann erst zu fahren.



Wie auf Schienen

Die Neuheiten begrenzen sich nicht auf die Ergonomie, auch das Fahren mit dem 5er ist erneuert worden. Unter dem Namen "Active Front Steering" erneuert BMW selbst die Lenkung. Das System sorgt dafür, daß die Lenkung bei niedriger Geschwindigkeit sehr direkt ist, und bei hoher Geschwindigkeit gerade indirekt. Die Reaktion des Lenkrades ist dadurch nicht mehr bei allen Geschwindigkeiten gleich. Das scheint auf den ersten Kilometern eine Gefahrgarantie zu

sein, aber ab den ersten Metern funktioniert dieses System intuitiv richtig und von einer Eingewöhnung keine Rede mehr. Der größte Vorteil zeigt sich in der Stadt, wo Active Front Steering dieses große Auto viel handlicher macht. Ein Minikreisverkehr bedeutet jetzt eine kleine Lenkradbewegung, anstatt umständlich das große Auto durch zu kleine Kurve zu führen. Ein anderer Effekt ist, daß man das Auto besonders direkt steuert und dem Fahrer das Gefühl gibt, die komplette Kontrolle zu haben. Auf der Autobahn ist der neue 5er richtig gutmütig und ruhig.

Die Straßenlage hängt auch mit anderen Neuerungen von BMW zusammen (obwohl in diesem Fall die Marke nicht einzigartig ist). Durch den Gebrauch von Aluminium und anderen gewichtreduzierenden Materialien, ist der 5er wesentlich leichter als sein Vorgänger. Das Auto ist durch seinen Umfang noch immer ruhig und stabil, aber nicht massiv oder dickleibig, wie andere Autos dieser Klasse. Sicherlich ist er kein leichtfüßiger oder lebhafter Sportwagen, aber die Worte "agil" und "geschmeidig" sind hier genau richtig. Außerdem merkt man, daß das kein Auto ist, daß sich nur dank viel Elektronik bequem fahren läßt. Das Testauto ist niedriger und mit dem optionalen "Dynamic Drive" ausgestattet, was die Straßenlage durch aktive Stabilisatoren noch mehr verbessert. Die Straßenlage ist schlichtweg ausgezeichnet. Es ist deutlich, wie das Auto der Spur bis zu hohen Kurvengeschwindigkeiten folgt und wie letztendlich die Elektronik eingreift, wenn der Fahrer zu weit geht. Nur auf welliger Fahrbahndecke oder nach einer Pause direkt nach den hohen Geschwindigkeiten, ist die Kutsche in einen bestimmten Rhythmus zu bringen.

Übermacht

Die Straßenlage ist nur ein Teil der Erfahrung. Für die neuen Dieselmotoren hat BMW etwas getan, was dem Fahrer das Gefühl gibt, mit etwas unterwegs zu sein, was zwischen einer Diesellokomotive und einem Formel 1 Auto anzusiedeln ist. Das bedeutet: die Power der Diesellokomotive und die Schnelligkeit des Formel 1 Autos ist in den neuen Motoren vereinigt. Der 3-Liter Diesel hat 218 PS und -viel wichtiger- nicht weniger als 500 Nm Drehmoment.

Man gibt etwas Gas und der 6-Zylinder preßt die Insassen sanft in die Sitze. Man gibt noch mehr Gas und der Motor preßt die Insassen noch tiefer ins Leder. Drückt man anschließend das rechte Pedal bis zum Fußboden, hat das Triebwerk noch immer genügend Reserve, um den Fahrer und den Passagier noch tiefer in die Sportsitze zu pressen. Die Geschwindigkeit, bei der man Gas gibt, spielt keine Rolle, die Übermacht des Motors ist enorm und der Klang respekteinflößend. Für den Sprint von 0 auf 100 km/h braucht dieser Diesel nur 7.3 Sekunden. Die Benzinvariante ist sogar noch 0,2 Sekunden schneller! Im Gegensatz zu einem schnellen Benziner, ist dieser Diesel außerdem nie aggressiv oder nervös.



Die Power wird auf die Hinterräder mit 6-Gang-Schaltgetriebe übertragen. Dies ist ganz nach Wunsch automatisch oder sequentiell zu bedienen. Schade, daß eine moderne Maßnahme das Schalten sehr leicht macht, was den Sinn und die Zufriedenheit

von selber schalten vermindert (Bremsen mit dem Motor hat kaum eine Wirkung). Außerdem sind beim sequentiellen Schalten Plus und Minus aus dem Gefühl heraus vertauscht. Die Konsequenz ist, daß selber Schalten nach Gefühl garantiert mißlingt.

Sehr gut

Schließlich ist auch das Äußere erneuert. Der neue Stil von BMW ist nicht rund und computergeneriert, sondern eine gewagte Abwechslung zwischen hohlen und gewölbten Flächen, getrennt durch scharfe Linien. Im Gegensatz zum 7er, strahlt der 5er nicht nur Power aus, sondern auch Geschmeidigkeit und - im Fall von diesem schwarzem Auto- Eleganz. Die Nase ist durch böse blickende Scheinwerfer gezeichnet, mit einer Art Augenbrauen darüber, vor den Blinkern.

Da dieser Newcomer gerade erst im Ausstellungsraum steht, hat das Testauto großes Aufsehen erregt. Ein Fahrer ging sogar soweit, auf einer viel befahrenen Autobahn längere Zeit neben dem Testauto herzufahren. Die Insassen haben abwechselnd eine Hand mit fünf Fingern und dann zwei Hände mit insgesamt sieben Fingern hochgehoben, um zu fragen, ob es ein 5er oder ein 7er sei. Unsere Antwort war eine Hand mit fünf Fingern. Darauf kam ein hochgestreckter Daumen zurück.



Fazit

Alles ist im neuen 5er BMW erneuert; von der Bedienung der Blinker und der Scheibenwischer, über iDrive bis zum einmaligen "Active Front

Steering". Das Äußere ist gewagt, der Innenraum ein Beispiel für Schlichtheit und Eleganz. Schließlich ist die Dieselausführung schnell und respekteinflößend. Sie gibt dem Wort "Diesel" für immer ein anderes Gefühl. Anders sein ist nicht nur, um sich zu unterscheiden, sondern vor allem, um besser zu sein. Die Geschichte lehrt uns jedenfalls, daß nur derjenige, der sich tatsächlich Veränderungen zutraut, zu echtem Fortschritt beitragen kann. ■



Technische Daten

BMW 5er Reihe (2003 - 2010) 530d Steptronic DPF

Maße und Gewichte



Länge x Höhe x Breite	484 x 185 x 147 cm
Radstand	289 cm
Leergewicht	1.685 kg
Anhänger	750 kg
Bremsgewicht Anhänger	2.000 kg
Tankinhalt	70 l
Gepäckraum	520 l
Reifen	

Motor und Leistung



Motorinhalt	2993 cc
Zylinder / Ventile	6/4
Max. Leistung	218 PS @ 4000 U/min
Drehmoment	500 Nm @ 2000 U/min
Antrieb	Hinterräder
Beschleunigung 0 - 100 km/h	7,3 Sek.
Höchst- geschwindigkeit	243 Km/h
Durchschnittlicher Verbrauch	7 l / 100 km
Vebrauch Stadt	10 l / 100 km
Verbrauch außerhalb der Stadt	6 l / 100 km
CO2 Ausstoß	n.b.

Preis

Preis	€ 45.150
Grundpreis	€ 37.250