



BMW i5 eDrive40

Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse (250 kW/340 PS)

Wie bei den meisten BMW-Modellreihen bieten die Münchner auch die neue 5er-Reihe als Stromer an. Der i5 ist sowohl als Limousine als auch als praktische Touring-Variante zu haben. Zum ADAC Autotest tritt die Stufenheck-Limousine mit der aktuellen Basismotorisierung eDrive40 an, die über einen mit 340 PS ziemlich potenten E-Motor an der Hinterachse verfügt. Die Fahrleistungen fallen dementsprechend gut aus, und das trotz des hohen Leergewichts von knapp 2,2 t. Noch wichtiger dürfte für die Kunden jedoch der Verbrauch und damit verbunden die erzielbare Reichweite sein. Im ADAC Ecotest kommt der i5 auf 19,1 kWh/100 km (inkl. der Ladeverluste) und bis zu 500 km weit. Auch an der Ladesäule performt der Stromer ordentlich, auch wenn die Konkurrenz mit 800-V-Batteriespannung deutlich schneller laden kann. Optional ist für den i5 auch ein 22-kW-Anschluss für das Laden mit Wechselstrom zu haben. Die sicheren Fahreigenschaften können ebenfalls überzeugen, das hohe Niveau der besten Konkurrenten erreicht der i5 jedoch weder beim Federungskomfort noch bei der Agilität - zumindest nicht in der getesteten Ausführung mit dem optionalen M Sportfahrwerk. Der Innenraum bietet für vier Personen ein gutes Platzangebot, der Kofferraum fällt in Anbetracht der unhandlichen Fahrzeuglänge von über fünf Metern jedoch nicht sonderlich groß aus. Leider reicht die Bedienung nicht an die Intuitivität früherer BMW-Modelle heran. Auch Münchner sind inzwischen dem Trend erlegen, Tasten für wichtige Funktionen einzusparen und grundlegende Funktion stattdessen in das Zentralsdisplay zu verlegen. Auch dass an einigen Stellen teils recht einfache Materialien zum Einsatz kommen, passt weder zum Premium-Anspruch der Münchner noch zum happigen Preis von mindestens 70.200 Euro für den i5 eDrive40. **Konkurrenten:** u. a. Genesis G80, Lucid Air, Mercedes-Benz EQE, Porsche Taycan, Tesla Model S, VW ID.7.

- +** effizienter und starker E-Antrieb, guter Fahrkomfort, sichere Fahreigenschaften, sehr gutes LED-Lichtsystem Serie, hohes Sicherheitsniveau
- teils mäßige Materialqualität, sehr lang, Bedienschwächen, nur durchschnittliche Ladeleistung und -dauer, teuer in der Anschaffung

ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,6

AUTOKOSTEN 4,6

Zielgruppencheck

	Familie	2,5
	Stadtverkehr	4,3
	Senioren	3,1
	Langstrecke	2,4
	Transport	3,5
	Fahrspaß	1,8
	Preis/Leistung	3,1

Ecotest ★★★★★

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,9 Verarbeitung

⊕ Im Kapitel Verarbeitung schneidet der i5 insgesamt gut ab, allerdings enttäuscht der Stromer bei mancher Detaillösung. Beispiele gefällig? Die Sonnenblenden aus Kunststoff müssen ohne in dieser Fahrzeugklasse üblichen Stoffüberzug auskommen. Die billig wirkenden Fensterhebertasten kommen ohne jegliches Chromzierrat daher. Im Bereich um den Türinnengriff kommt Hartplastik zum Einsatz, das bereits verkratzt ist, und in den Türfächern wurde auf eine weiche Einlage verzichtet, weshalb Gegenstände lautstark umherrutschen. Und die Frontscheibe besitzt seitlich keine Lippe, die verhindert, dass das (Wisch-) Wasser von der Frontscheibe über die Seitenscheiben läuft. All das ist wenig Premium-like und trübt das Wertigkeitsempfinden doch nachdrücklich, auch wenn es an der grundsätzlichen Materialauswahl kaum Grund zur Klage gibt. An der Verarbeitung des Interieurs gibt es bis auf die spürbaren Gussnähte an den Sonnenblenden jedoch nichts zu kritisieren

3,6 Alltagstauglichkeit

Die brutto 83,9 kWh große Batterie kann wie üblich mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein Typ-2-Ladekabel für Wallboxen und öffentliche AC-Ladestationen ist serienmäßig dabei und lässt sich im Fach unter dem Kofferraumboden verstauen - das ist zwar nicht sonderlich praktisch, aber so bleibt die Variabilität des doppelten Kofferraumbodens erhalten. Praktischer wäre ein Staufach unter der Fronthaube ("Frunk"), damit kann der i5 wie alle BMW-Stromer jedoch nicht dienen. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom bei 11 kW für die Vollladung etwa neun Stunden. Mit dem optionalen 22-kW-Onboard-Lader für happige 1.200 Euro halbiert sich die Ladedauer entsprechend auf 4,5 Stunden. Nochmals deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS, unter idealen Bedingungen schafft der i5 bis zu 205 kW - bei unseren Messungen schaffte der Münchner kurzzeitig 208 kW. Die Ladung auf 80 Prozent dauert dann eine halbe Stunde. Die Spitzenladeleistung geht jedoch oberhalb eines Batterieladestandes von 15 Prozent kontinuierlich zurück, bleibt aber bis 60 Prozent über 100 kW - freilich in allen Fällen unter optimalen Ladebedingungen. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von rund 500 km - für ein E-Auto ein guter Wert. Zumal bei innerorts-Fahrten oder bei gemächlicher Fahrweise außerorts (möglichst unter 120 km/h) auch Reichweiten von über 600 km möglich sind. Bei Kälte und forscher Fahrweise erhöht sich der Verbrauch allerdings signifikant, die Reichweite verringert sich entsprechend. Wer die Business-Limousine vorrangig auf der linken Autobahnspur einsetzt, ist zu

- alle Anbauteile sind solide montiert und geben selbst auf Holperstrecken keinen Mucks von sich. Aber es sind bei einem Auto dieser Fahrzeug- und Preisklasse eben gerade die Details, die den Eindruck nachhaltig prägen. Der Unterboden ist nahezu vollständig verkleidet - im Gegensatz zum 5er auch im Heckbereich - und mit Konservierungsmittel geschützt, die Karosserie sorgfältig verarbeitet. Allerdings fallen die Türen BMW-typisch hart und lautstark ins Schloss, ein sattes "Plopp" würde mehr Solidität vermitteln. Zudem kommt im Kofferraum ein rauer Filz zum Einsatz, während die Touring-Modelle weichen Teppich spendiert bekommen. Alles in allem dürfte der i5 angesichts des Premium-Anspruchs der Münchner in manchen Details hochwertiger gemacht sein. Offensichtlich haben die Controller aktuell wieder die Oberhand über die Entwickler bekommen. Bleibt zu hoffen, dass sich das Blatt bei der Modellüberarbeitung wieder wendet.

häufigen Ladestopps gezwungen - hier ist der BMW 5er mit Verbrennungsmotor die bessere Wahl. Sehr praktisch: Die Batteriekonditionierung für eine optimale Ladeperformance kann entweder manuell oder automatisch durch eine Ladesäule als Ziel im Navi aktiviert werden.

⊕ Die erlaubte Dachlast fällt mit 75 kg ordentlich aus und auch die zulässige Anhängelast von bis zu 1.500 kg kann sich für ein E-Auto durchaus sehen lassen. Die Stützlast beträgt 80 kg und erlaubt damit auch den Transport zweier E-Bikes. Trotz des hohen Leergewichts von 2.166 kg fällt die erlaubte Zuladung des Testwagens mit 574 kg üppig aus und dürfte in den allermeisten Fällen ausreichen.

⊖ Der Wendekreis fällt mit 12,3 m ziemlich groß aus, was den i5 in Kombination mit der für eine Limousine der oberen Mittelklasse extremen Länge von 5,06 m und der stattlichen Breite von 2,16 m (inkl. Außenspiegel) sehr unhandlich macht. Für den Falle eines Reifenschadens hat der BMW kein Hilfsmittel an Bord, selbst das Pannenset kostet Aufpreis. Ein Not- oder gar Ersatzrad sind nicht zu haben. Und selbst Reifen mit Notlaufeigenschaften - bei dieser Technik war BMW einst Pionier - werden nicht angeboten. Unpraktisch: Der CCS-Anschluss wird mit einer Abdeckung geschützt, die abgenommen werden muss und - befestigt an einer dünnen Kunststoffschur - an der Karosserie herunterhängt. Das ist nicht nur umständlich, sondern auch wenig Premium-like. Eine Scharnierlösung wäre die wertigere und praktische Wahl.

2,3 Licht und Sicht

⊕ Der i5 ist ab Werk mit dem Parking Assistant-Paket ausgestattet, das neben Parksensoren vorn, hinten und an den Seiten, auch eine Rückfahrkamera mit Waschdüse sowie einen Parkassistenten umfasst. Der Rückfahrassistent zeichnet beim Rangieren bis zu 50 m des vorwärts gefahrenen Wegs auf und fährt diesen auf Wunsch rückwärts zurück, was beispielsweise bei engen Einfahrten von Vorteil ist. Optional bieten die Münchner den Parking Assistant Plus, der u. a. ein 360-Grad-Kamerasystem beinhaltet. Zudem gibt es den Parking Assistant Professional, der auch ferngesteuertes Parken ermöglicht, entweder per Smartphone oder aus dem Fahrzeug. Praktisch, wenn die Parklücke zu schmal ist, um ein- oder auszustiegen. Der i5 ist stets mit adaptiven LED-Scheinwerfern ausgestattet, die neben einer dynamischen Leuchtweitenregulierung und adaptiver Lichtverteilung auch Abbiege- und Kurvenlicht (zumindest für das Fernlicht) bieten. Das Lichtsystem sorgt für eine hervorragende Fahrbahnausleuchtung. Eine Scheinwerferreinigungsanlage ist nicht zu haben - beim Vorgängermodell war diese zumindest zu Beginn noch erhältlich. Der Innenspiegel blendet automatisch ab, bei den Außenspiegeln geschieht dies nur auf der Fahrerseite. Beide Außenspiegel verfügen über einen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert. Die Aerowischer samt integrierter Waschdüsen sorgen unter allen Wetter- und Fahrbedingungen für gute Sicht. Unschön: Sind die Wischer aktiviert, heben sie sich aus der Grundposition etwas an. Der rechte Wischer ist in der Warteposition vom Innenraum aus dann deutlich sichtbar.

⊖ Die Fahrzeugenden lassen sich nicht einsehen und auch nur schlecht abschätzen. Gut, dass der i5 zahlreiche Parkhelfer serienmäßig an Bord hat. Das Ergebnis der Rundumsichtmessung fällt wegen der allgemein recht breiten Dachsäulen und der nicht versenkbaren Fondkopfstützen nur ausreichend aus.

2,5 Ein-/Ausstieg

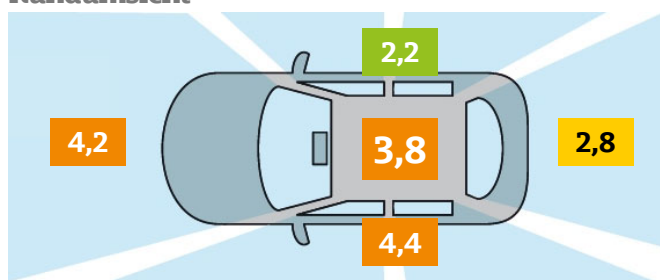
Der Ein- und Ausstieg gestaltet sich dank der großen Türen und der nicht allzu tiefen Sitzposition (44 cm über dem Fahrzeugboden in der untersten Sitzposition) nicht sonderlich beschwerlich, auch wenn der Schweller recht hoch aufragt. Unschön: Der Münchner hat in der Basisausstattung keine Einstiegsleisten, die den Lack vor Kratzern schützen. In den Fondbereich kann man ebenfalls bequem ein- und aussteigen. Hinderlich ist auch hier der hohe Schweller, zudem dürfte im Bereich der Füße mehr Platz zur Verfügung stehen.

⊕ Der optionale Komfortzugang besitzt einen zuverlässigen Diebstahlschutz, denn mittels Funkverlängerer kann die Zentralverriegelung nicht mehr überlistet werden. Wichtig aber: Die Fahrzeugsoftware muss auf dem aktuellen Stand



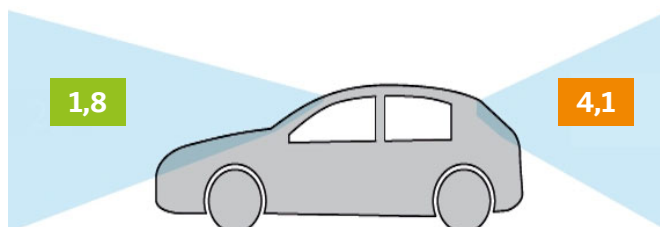
Neben den breiten Dachsäulen stören die nicht versenkbaren Kopfstützen die Sicht nach hinten.

Rundumsicht



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



gehalten werden, denn BMW liefert regelmäßig Updates, damit der i5 sicherheitstechnisch auf dem neuesten Stand ist. Weitere Informationen dazu unter www.adac.de/keyless. BMW bietet für den i5 zudem den "BMW Digital Key Plus". Mit ihm kann man das Fahrzeug per Ultra Wideband Funktechnologie (UWB) mit geeigneten Smartphones entriegeln und schließen. Dabei genügt es, sich mit dem Smartphone dem Auto zu nähern bzw. davon zu entfernen, um das Entriegeln bzw. Verriegeln auszulösen. Der digitale Fahrzeugschlüssel kann mit bis zu fünf weiteren Nutzern geteilt werden. Serienmäßig beleuchten die Scheinwerfer das Vorfeld und seitliche Spots in den Seitenschwellern den Bereich neben den Türen beim Auf- und Absperren - das ist sehr praktisch.

2,7 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Kofferraum fällt im Vergleich zum 5er 50 l kleiner aus, da sich der Kofferraumboden ca. acht Zentimeter weiter oben befindet. Im Kofferraum finden standardmäßig bis zu 415 l Platz. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sechs Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um, lassen sich bis 785 l verstauen (gemessen bis Fensterunterkante).

3,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe öffnet und schließt stets elektrisch. Das funktioniert auch mittels Fußschwenk unter die Heckschürze, sofern das Keyless-System ("Komfortzugang") mitbestellt wurde. Die Ladekante befindet sich 69 cm und damit nicht zu hoch über der Straße, innen beträgt die Stufe zum Ladeboden sechs Zentimeter.

⊖ Die Kofferraumöffnung ist wie häufig bei klassischen Limousinen eher klein, sperrige Gegenstände lassen sich dadurch schlecht oder erst gar nicht einladen. Der Ladeboden ist zwar tief, aber ziemlich schmal. Zudem sind die Seitenwände nicht glattflächig, sondern stark zerklüftet, was die Nutzbarkeit zusätzlich einschränkt. Bei umgeklappten Rücksitzlehnen entsteht keine ebene Ladefläche, denn die Lehnen steigen merklich an.

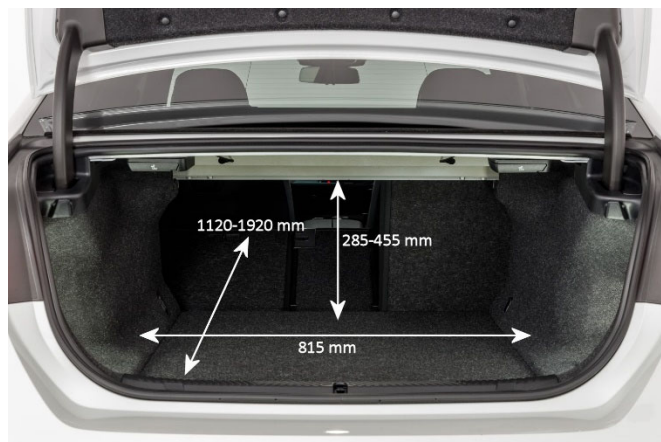
2,6 Kofferraum-Variabilität

Der i5 bietet im Rahmen seiner Möglichkeiten als Limousine eine gute Variabilität. Die Rücksitzlehnen lassen sich dreigeteilt umklappen, das Entriegeln für asymmetrisch geteiltes Umklappen funktioniert über Hebel im Kofferraum, der mittlere Teil lässt sich separat über den Innenraum entriegeln und umlegen. Das alles gelingt leichtgängig, nur für das Zurückklappen benötigt man etwas Kraft. Wünschenswert wäre, dass die Lehnen nach dem Entriegeln selbsttätig umfallen. Unpraktisch: Da der mittlere Gurt nicht an der Rücksitzbank, sondern an der Hutablage fixiert ist, ist er beim Umklappen im Weg und

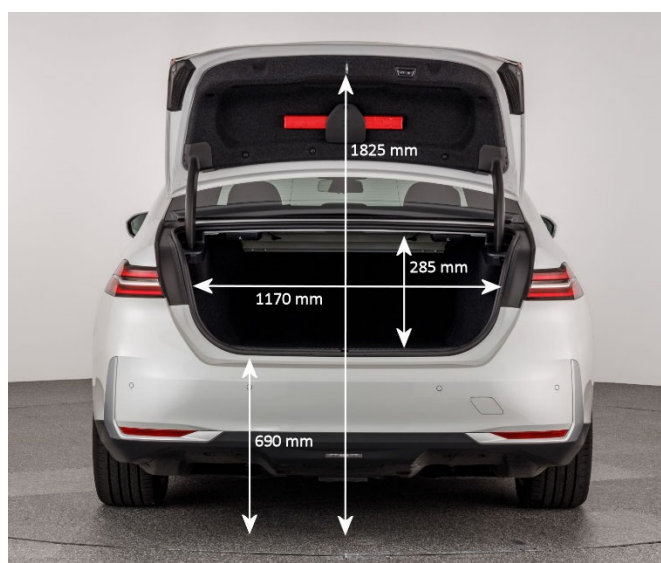
2,1 INNENRAUM

2,4 Bedienung

Die Cockpitlandschaft ähnelt in weiten Teilen der des BMW i7 - Lenkrad, Display und die Bedieneinheit auf der Mittelkonsole sind baugleich. Aktuell kommt das Operating System OS 8.5 zum Einsatz, das anstelle der vorherigen Ordnerstruktur auf App-Symbole für die jeweilige Funktion setzt, was Anwählen des entsprechenden Icons besonders mit dem Dreh-Drück-



Mit 415 l Volumen fällt der Kofferraum für eine über fünf Meter lange Limousine nicht sonderlich groß aus.



Durch die bauartbedingte kleine Laderaumöffnung lassen sich sperrige Gegenstände kaum beladen.

muss daher aus dem zusätzlichen Gurtschloss gelöst werden. Die Zahl der Verstau- und Fixiermöglichkeiten ist etwas dürftig, es gibt lediglich je ein kleines Fach links und rechts, je einen Taschenhaken sowie vier Ösen zur Ladegutfixierung. Zudem findet sich unter dem Kofferraumboden ein ca. 50 l großer Stauraum, in dem beispielsweise das Ladekabel Platz finden kann.

berührungsempfindliche Tastfläche auf der - aufgemerkt - "Interaction Bar" reguliert wird, ist der Handhabung ebenso abträglich wie die unterhalb davon angeordneten Schieberegler für die Ausströmrichtung der Lüftungsdüsen, die zudem unbeleuchtet sind. Die Bedienung der Klimatisierung wird damit deutlich umständlicher und komplizierter. Auch die äußerst praktischen, weil frei belegbaren Favoritentasten sind passé, jetzt stehen programmierbare Shortcuts über einen Wisch vom oberen Displayrand nach unten zur Verfügung. Das wirkt wie aus der Not heraus geboren und kann dem bisherigen Konzept nicht das Wasser reichen. Dass sich ausgerechnet BMW als einstiger Vorreiter dieser Innovation nun davon verabschiedet, ist unverständlich. Der iDrive-Controller wurde etwas umgestaltet und sieht modern und stylisch aus. Nur leider hat die Bedienbarkeit sehr darunter gelitten, immer wieder dreht man versehentlich zu weit (Rasterung zu leichtgängig) oder drückt nicht exakt in die gewünschte Richtung (Drückwiderstand zu hoch). Zudem lassen sich die um den Controller herum platzierten Tasten nicht mehr wie früher blind ertasten und somit bedienen, da sie bündig in die Pianolack-Oberfläche eingelassen sind. Dies hat zur Folge, dass man hierfür den Blick von der Fahrbahn abwenden muss, was zu einer deutlich erhöhten Ablenkung führt. Das 14,9 Zoll messende Zentraldisplay ist hoch positioniert und liegt damit gut im Blickfeld. Allerdings ist der rechte Bereich weit vom Fahrer entfernt und per Touch dadurch schlecht zu erreichen - hier greift man besser zum Controller.

⊕ An der grundsätzlichen Ergonomie gibt es wenig zu kritisieren. Lenkrad, Sitze und Außenspiegel sind im Handumdrehen eingestellt. Hierfür gibt es separate Bedienelemente, die problemlos zu erreichen sind.

⊖ Die Taste für den Warnblinker wird als berührungsempfindliche Fläche auf der "Interaction Bar" realisiert. Dumm nur, dass die Interaktion damit nur unzureichend funktioniert. Berührt man die Fläche nicht punktgenau und mit festem Druck, verweigert sie die

Funktion. Dies ist besonders bei dieser sicherheitsrelevanten Funktion problematisch, die oftmals unter Zeitdruck und Ausübung anderer Fahraufgaben ausgeführt wird - man denke etwa an ein plötzlich auftretendes Stauende. Das Kombiinstrument mit seiner gewöhnungsbedürftigen Darstellung war bereits beim Vorgängermodell Gegenstand der Kritik, bei der Neuauflage hat es sich nochmals verschlechtert. Das exakte Ablesen des stilisierten Tachometers ist bei einer Skalierung von 30 km/h nicht möglich, daher ist man auf die zusätzliche digitale Anzeige angewiesen. Es bleibt unverständlich, weshalb BMW den Wunsch vieler BMW-Anhänger nicht erhört und eine Darstellung mit klassischen Rundinstrumenten bietet - im Zeitalter der Digitalisierung sollte dies doch kein Problem darstellen. Auch die Sitzeinstellung ist nicht zu Ende gedacht. Wer beispielsweise die Sitzflächenlänge oder die Lehnenbreite justieren möchte, muss ins entsprechende Menü im Infotainment wechseln und dort am Bildschirm die Einstellungen vornehmen - eine vielleicht billigere, aber sicherlich schlechtere Lösung.



Die Verarbeitungsqualität liegt im auf hohem Niveau. Die Materialanmutung ist zwar ebenfalls gelungen, kann aber das bisher gewohnte Niveau nicht erreichen. Auch die Bedienung kann weitgehend überzeugen, ist aber nicht mehr so intuitiv und funktionell wie beim Vorgängermodell (5er).

1,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der i5 bietet bereits ab Werk eine umfangreiche Konnektivitäts- und Multimediaausstattung. DAB-Radio, Bluetooth und USB-Schnittstellen sind immer dabei, auch das Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen. Das Infotainmentsystem beinhaltet eine integrierte SIM-Karte und ist somit immer online. Die mannigfaltigen Möglichkeiten der online-basierten BMW-Services wie Remote Control oder die einzeln buchbaren Fahrzeugapps kann man nach Anmeldung im Connected Drive Store entdecken. Die ConnectedDrive Services sind die ersten zwei Jahre inklusive, danach kostenpflichtig. Apple CarPlay und Android Auto zur Integration von Smartphones werden dauerhaft unterstützt, die Anbindung ist kabellos möglich. Top: Nur bei BMW-

Modellen wird die Karte von Apple Maps auch im Kombiinstrument dargestellt. Will man sein Handy kabellos in der entsprechenden Ladeschale aufladen, muss man dafür extra bezahlen. Ab Werk ist der Münchner lediglich mit sechs Lautsprechern ausgerüstet, was für ein Modell der oberen Mittelklasse kläglich ist. Für höhere Klanggenüsse gibt es gegen Aufpreis von 480 Euro ein Lautsprechersystem von Harman/Kardon mit zwölf Lautsprechern, für 1.250 Euro bietet das Surround Sound System von Bowers & Wilkins mit 18 Lautsprechern ein noch besseres Klangerlebnis. Es ist erfreulich, dass die Preise für die optionalen Soundanlagen deutlich gesunken sind - im Vorgängermodell schlugen die Anlagen noch mit 1.100 bzw. 5.300 Euro zu Buche.

Mit der Funktion BMW Apps kann man viele kompatible Apps des via Bluetooth verbundenen Smartphones per Touchscreen steuern. Dies stellt in der Praxis eine Alternative zu Apple CarPlay und Android Auto dar, da man so Musikstreaming-Dienste, Smart-Home-Funktionalitäten oder auch Nachrichten-Apps mit dem Auto nutzen kann. BMW bietet das Anlegen von Nutzerprofilen, die auf Wunsch

1,5 Raumangebot vorn

⊕ Die 5er-Reihe stellt seinen Insassen vorn ein gutes Platzangebot zur Verfügung. Die Beinfreiheit reicht für knapp zwei Meter große Menschen, die Kopffreiheit alleine würde für

2,4 Raumangebot hinten

⊕ Auf den Rücksitzen sind die Platzverhältnisse gut, vor allem die Beinfreiheit fällt dank des mit 2.995 Millimeter sehr großen Radstands sehr großzügig aus - erst mit einer Körpergröße von etwa 2,10 m würde man mit den Knien an die Vordersitzlehnen stoßen, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt sind. Die Kopffreiheit ist weniger großzügig, etwa ab 1,90 m Größe nimmt der Kopf mit dem Dachhimmel Kontakt auf. Die Innenbreite ist für zwei Erwachsene üppig, für drei ausgewachsene Personen wird es aber unbequem. Durch die flache Dachlinie und den breiten Mittelunnel fühlen sich manche Mitfahrer etwas beengt.

3,3 Innenraum-Variabilität

⊕ Das Angebot an Ablagen vorn ist gut, es gibt neben Türtaschen mit Flaschenhaltern auch Becherhalter, ein großes Fach zwischen den Vordersitzen unter der Mittelarmlehne, zwei Becherhalter sowie zwei perfekt zugängliche Ablageplätze für das Smartphone, wobei der linke über eine induktive Lademöglichkeit verfügt. Vermisst wird hingegen ein Brillenfach am Dachhimmel.

1,9 KOMFORT

2,1 Federung

⊕ Der Testwagen ist mit dem 450 Euro teuren M Sportfahrwerk ausgerüstet, das im Vergleich zur Standardausführung eine straffere Abstimmung sowie eine 8-mm-Tieferlegung bietet. Eine Luftfederung samt automatischer Niveauregulierung an der Hinterachse ist bei allen i5-Modellen Serie. Alternativ steht das "Adaptive Fahrwerk Professional" für 2.440 Euro zur Wahl, das eine adaptive Dämpferregelung sowie eine mitlenkende Hinterachse umfasst. Trotz der härter abgestimmten Federn

passwortgeschützt sind. Man kann als Nutzer sehr differenziert die Datenweitergabe beschränken - BMW ist hier vorbildlich transparent, zumal die einzelnen Punkte gut erläutert werden. Über die MyBMW App können viele Fahrzeugfunktionen abgerufen werden, beispielsweise die Verbrauchshistorie und Infos zu allen getätigten Fahrten.

knapp 2,10 m große Personen genügen. Das Raumgefühl fällt gut aus, etwas einengend wirkt lediglich der sehr breite Mittelunnel.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,90 m bequem Platz.

⊖ Hinten muss man sich mit kleinen Türfächern, zwei Becherhaltern und Jackenhaken begnügen. Unverständlich: Lehnentaschen an der Rückseite der Vordersitze sind nicht zu haben. Das Handschuhfach ist zwar nicht besonders groß, aber immerhin beleuchtet und mit feinem Filz ausgeschlagen. Allerdings lässt es sich weder kühlen noch abschließen. Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich wie bei Limousinen üblich auf das Umklappen der Rücksitzlehnen - im Falle des i5 zumindest dreigeteilt.

und Dämpfer überzeugt das M Sportfahrwerk mit einem guten Federungskomfort, der kaum Wünsche offen lässt. Das Fahrwerk spricht auch innerorts recht sensibel auf Unebenheiten an. Auch außerorts liegt der i5 satt und souverän - hier wirkt sich das hohe Gewicht des i5 positiv aus. Gerade im Vergleich mit dem zuvor getesteten 520d mit Standardfahrwerk liegt der i5 speziell auf der Autobahn etwas ruhiger.

2,0 Sitze

⊕ Der i5 ist ab Werk mit Sportsitzen ausgestattet, der Testwagen hat die optionalen Komfortsitze für 2.200 Euro Aufpreis an Bord. Diese verfügen über zahlreiche Verstellmöglichkeiten (u. a. Sitzwangenbreite und Länge der Sitzfläche) und bieten einen sehr guten Sitzkomfort. Die Sitzposition ist bequem, auch wenn der i5 wie bei BMW üblich keine Gurthöhenverstellung besitzt und die Mittelarmlehne

nicht höhenverstellbar ist. Eine Massagefunktion, wie es sie in dieser Fahrzeugklasse üblicherweise zumindest gegen Aufpreis gibt, ist nicht zu haben. Die Rücksitzbank ist ordentlich konturiert und gefällt mit einer angenehmen Polsterung, ohne aber den Komfort der vorderen zu bieten. Negativ fällt vorrangig der recht spitze Kniewinkel auf.

1,8 Innengeräusch

⊕ Der BMW i5 punktet mit einem überzeugenden Geräuschkomfort. Vor allem im unteren und mittleren Geschwindigkeitsbereich geht es im Innenraum aufgrund der weitgehend abwesenden Antriebsgeräusche sehr leise zu. Auf

der Autobahn schwindet der Vorteil, bei Tempo 130 km/h ist der i5 mit gemessenen 65,0 dB(A) nur unwesentlich leiser als ein zuvor getesteter 520d, der auf 65,5 dB(A) kam.

1,4 Klimatisierung

⊕ Der i5 ist serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik samt Umluftautomatik und separaten Luftausströmern für die Fondinsassen ausgestattet. Optional gibt es eine Vierzonen-Klimaautomatik, die neben zusätzlichen Luftausströmern an den B-Säulen auch ein Touchscreen-Bedienfeld bietet. Zudem bietet der i5 wie die meisten Stromer die Möglichkeit, das Fahrzeug im Stand vorzuklimatisieren. Dies funktioniert auch, ohne am Ladekabel zu hängen, sofern die Hochvoltbatterie ausreichend

geladen ist. Auch eine Beduftungs- und Ionisierungsfunktion kann bestellt werden, genauso wie eine Standheizung, Lenkradheizung, beheizbare Fondsitze (außen) und Sitzbelüftung vorn. Die Sitzheizung vorn ist hingegen serienmäßig. Sollten öfters Fondinsassen an Bord sein, sind die getönten Scheiben sowie die Rollos (manuell betätigt für Seitenscheiben, elektrisch betätigt für Heckscheibe) eine Überlegung wert.

1,0 MOTOR/ANTRIEB

0,9 Fahrleistungen

⊕ Der Elektromotor leistet bis zu 250 kW/340 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von 430 Nm ab. Trotz des hohen Fahrzeuggewichts von knapp 2,2 t fallen die Fahrleistungen dank des potenten E-Antriebs sehr gut aus. Aus dem Stand geht es in glatten sechs Sekunden auf 100 km/h.

Auch die ADAC Messwerte fallen sehr gut aus: Von 60 auf 100 km/h vergehen lediglich 3,0 s, von 80 auf 120 km/h geht es in 3,8 s nur unwesentlich langsamer. Die Höchstgeschwindigkeit wird bei 193 km/h elektronisch abgeregelt - weshalb genau bei dieser Geschwindigkeit, bleibt das Geheimnis der Münchner.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie von einem ausgereiften E-Antrieb zu erwarten, ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche. Der Motor zieht vom Start weg mit Nachdruck

an und gibt seine Leistung gleichmäßig, spontan sowie bestens dosierbar ab.

1,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Elektromotoren decken ein sehr weites Drehzahlband ab, weshalb benötigt der i5 kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen, somit gibt es keine Schaltvorgänge und damit auch kein Schaltrucken - besser geht es nicht. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von

Systemseite aus klappt schnell. An der Bedienung über den kleinen Hebel auf der Mittelkonsole gibt es wenig auszusetzen; im ersten Moment ist es ungewohnt, man hat die Funktionalität aber schnell verinnerlicht und weiß die gute Ergonomie zu schätzen. In Stufe D ergibt sich eine geringe

Bremswirkung, in Stufe B eine erhöhte. Leider nur über das Menü und nicht beispielsweise über Paddel am Lenkrad lassen sich verschiedene Rekuperationsstufen einstellen. Es gibt überdies den Menüpunkt der dynamischen Rekuperationsleistung in Abhängigkeit des Straßenverlaufs, der erlaubten Geschwindigkeiten und anderer Verkehrsteilnehmer; die Abstimmung ist gut gelungen, so dass der Einsatz des Bremspedals selten nötig wird. Die elektrische Handbremse mit Autohold-Funktion ist Serie.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

⊕ Der BMW i5 schlägt sich in diesem Kapitel gut, schneidet aber vor allem fahrdynamisch nur durchschnittlich ab. Den ADAC Ausweichtest besteht die über fünf Meter lange Limousine problemlos, forciert man jedoch das Tempo, wird die Untersteuertendenz deutlich. Auch Präzision und Rückmeldung entsprechen eher einer komfort- als einer fahrerorientierten Limousine. Die Traktion des Hecktrieblers ist unter den meisten Bedienungen tadellos, erst auf rutschigem Untergrund kommen die Hinterräder teils an die Haftgrenze.

2,1 Lenkung

⊕ Die Lenkung im i5 hinterlässt einen guten Eindruck. Sie ist nicht zu leichtgängig und wartet mit einem guten Lenkgefühl auf, auch wenn sie mehr Rückmeldung bieten dürfte. Die Zentrierung ist deutlich ausgeprägt, was dem Geradeauslauf zu Gute kommt und hilft, besonders Autobahnfahrten entspannt zurückzulegen. Die Lenkpräzision profitiert von den optionalen 19-Zoll-Rädern mit flacherer Flanke und ist für eine große Limousine tadellos.

2,5 Bremse








⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der i5 nach 35,1 m - ein guter Wert. Das Pedalgefühl gibt im Gegensatz zum zuvor getesteten 520d kaum Grund zur Klage. Bei leichten und mittleren Verzögerungen wird der i5 über den E-Motor abgebremst (Rekuperation), der dann als Generator fungiert. Erst bei starker Verzögerung kommt die Bremsanlage zum Einsatz. Der Übergang ist dabei kaum wahrzunehmen.

1,2 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der i5 bietet viele Assistenzsysteme, allerdings verlangen die Münchner für einige Assistenten Aufpreis. Ab Werk ist die Limousine mit dem Assistentenpaket "Driving Assistant"

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Option
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	Option
	Ausweichassistent	Option
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt)

ausgestattet, das u. a. ein Notbremsystem inklusive Kollisionswarnung, einen Spurverlassenswarner, einen radarbasierten Totwinkelwarner samt Querverkehrserkennung und Ausstiegswarnung beinhaltet. Auch Tempomat, Limiter, Reifendruckanzeige sowie ein Müdigkeitswarner sind stets an Bord. Ordert man "Driving Assistant Plus" für 1.000 Euro, ziehen die adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC), ein automatischer Geschwindigkeitsbegrenzer sowie ein Lenkassistent in das Fahrzeug ein. Zudem bieten die Münchner "Driving Assistant Professional" für 2.000 Euro an, das u. a. einen Notfallassistenten, eine Ausweichunterstützung sowie eine Falschfahrwarnung umfasst. Für weitere 850 Euro bietet BMW den Autobahnassistenten an. Mit

dem System kann der Fahrer im Geschwindigkeitsbereich bis 135 km/h die Hände dauerhaft vom Lenkrad nehmen und der i5 übernimmt neben der Längs- und Querverführung auch das Spurwechseln. Der Münchner ermöglicht damit teilautomatisiertes Fahren auf Level 2. Um die Fahrspur zu wechseln, muss der Fahrer nicht mehr wie bislang den Blinker aktivieren, sondern es genügt, in den jeweiligen Außenspiegel zu blicken. Opulent wirkt das optionale Head-up-Display, in dem sich auf Wunsch auch detaillierte Navigationskarten anzeigen lassen. Im Falle einer Vollbremsung blinken die Bremsleuchten in schneller Frequenz auf, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Kommt das Fahrzeug zum Stehen, wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert.

1,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm schneidet der BMW i5 gut ab und erreicht 89 Prozent für die Insassensicherheit und insgesamt ein Fünf-Sterne-Ergebnis (Test 12/2023). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags sind serienmäßig an Bord, zudem bläst sich bei Bedarf zwischen den vorderen Sitzen ein Luftsack auf. Die Kopfstützen reichen vorn für bis zu zwei Meter große Personen, hinten kann man sie bis 1,80 m Körpergröße ausziehen. Der Abstand zum Dachhimmel ist gering genug, so dass auch für größere Menschen ein guter Schutz gewährleistet ist. Nach einem Unfall bremsst das Auto

selbstständig schnellstmöglich bis zum Stillstand ab und setzt über die integrierte SIM-Karte einen Notruf ab, außerdem wird wenn möglich eine Sprechverbindung zur Rettungsleitstelle hergestellt. Ab Werk sorgen crashvorbereitende Maßnahmen (u. a. Gurtstraffung, Schließen der Fenster) für einen erhöhten Schutz der Insassen, wenn ein Aufprall droht - auch, wenn der BMW eine bevorstehende Heckkollision erkennt. Dann blinken zusätzlich noch die Bremslichter in hoher Frequenz, um den herannahenden Verkehr auf die Gefahrensituation aufmerksam zu machen.

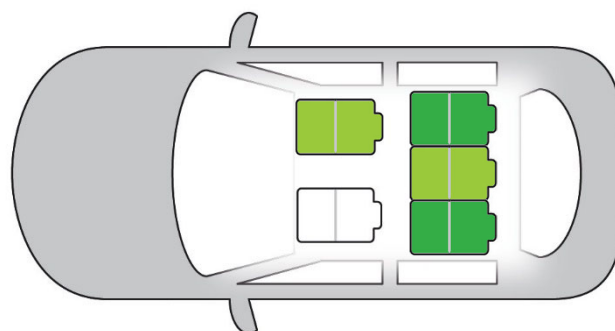
2,0 Kindersicherheit

⊕ Im Bereich Kindersicherheit bescheinigt Euro NCAP dem i5 mit 85 Prozent ein gutes Ergebnis (Test 12/2023). Per Gurt und per Isofix samt i-Size-Kennzeichnung sind Kindersitze hinten außen gut zu befestigen. Im Gegensatz beispielsweise zum X1 spart sich BMW beim Beifahrersitz allerdings die Isofix-Vorrichtung, doch mit dem Gurt lassen sich auch hier Kindersitze sicher befestigen. Der Beifahrerairbag kann über das Fahrzeugmenü deaktiviert werden, dann sind dort auch rückwärtsgerichtete Kindersitze erlaubt. Alle elektrischen Fensterheber, das Schiebedach und die Heckklappe verfügen über einen sensibel ansprechenden Einklemmschutz.

⊖ Hinten in der Mitte sind die Gurtanlenkpunkte für die meisten Kindersitze nicht gut geeignet, zudem steht wie üblich kein Isofix zur Verfügung.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

1,9 Fußgängerschutz

⊕ Für den Fußgängerschutz gibt es 76 Prozent bei Euro NCAP. Die Front ist in weiten Teilen gut entschärft, nur die obere Kante der Motorhaube und die A-Säulen bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko bei einer Kollision. Positiv ist, dass eine aktive Motorhaube verbaut wird, die sich bei einem Aufprall automatisch etwas anhebt und so den Abstand zu harten

Bauteilen vergrößert, um den Aufprall abfedern zu können. Der Notbremsassistent mit Personenerkennung ist serienmäßig und kann bei Stadtgeschwindigkeiten die Schwere eines Zusammenstoßes mit einem Fußgänger reduzieren oder eine Kollision vermeiden.

1,3 UMWELT/ECOTEST

0,8 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest kommt der i5 eDrive40 auf einen durchschnittlichen Stromverbrauch von 19,1 kWh/100 km. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 32 A (22 kW); um die netto 81,2 kWh große Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 95,9 kWh benötigt. Das Antriebssystem des i5 ist durchaus effizient, allerdings könnten die Ladeverluste niedriger ausfallen. Der BMW kann trotz der enormen Motorleistung verhältnismäßig sparsam unterwegs sein, vor allem bei höherem Tempo steigt sein Verbrauch nicht so

deutlich an wie bei manchen Konkurrenten. Hier zahlen sich die gute Aerodynamik (cw-Wert: 0,23) und das aufwändige Thermomanagement (Wärmepumpe Serie) aus. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den i5 eDrive40 eine Reichweite von 500 km. Aus den 19,1 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 95 g/km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest sehr gute 52 Punkte.

1,8 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 19,1 kWh pro 100

km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 77 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der i5 im Bereich Schadstoffe 42 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte schon heute erzielen. In der Summe steht der BMW für ein derart schweres und kräftiges Auto aber gut da, weil er 94 Punkte insgesamt erzielt - das ergibt im Ecotest die Maximalausbeute von fünf Sternen.

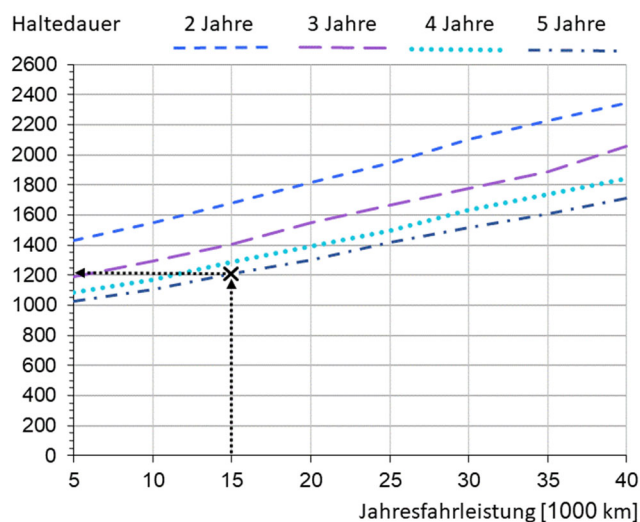
4,6 AUTOKOSTEN

4,6 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Der günstigste i5 kostet mindestens 70.200 Euro und ist damit rund 12.500 Euro teurer als der Basis-Fünfer (520i). Die Serienausstattung umfasst bereits zahlreiche Annehmlichkeiten wie Navigationssystem, beheizbare Sportsitze, 2-Zonen-Klimaautomatik, Rückfahrkamera und 18-Zoll-Leichtmetallräder. Um den i5 auf ein der Klasse standesgemäßes Ausstattungsniveau zu heben und die verfügbaren Assistenzsysteme an Bord zu haben, muss man wie im Falle des Testwagens allerdings weitere rund 15.000 Euro investieren. Nach dem Erwerb geht es kostspielig weiter, denn die Versicherungsklassen kommen dem Halter teuer zu stehen. Die Kfz-Steuer beträgt 80 Euro, allerdings nach dem Jahr 2030, denn bis dahin sind E-Autos von der Kfz-Steuer befreit. Von Vorteil sind auch die langen Wartungsintervalle, denn der i5 muss nur alle zwei Jahre oder alle 30.000 km in die Werkstatt. Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, denn es gibt deutlich weniger mechanische Teile und keine klassischen Motorölwechsel. Maßgeblich hängen die langfristigen Kosten von der Haltbarkeit der Batterie ab; BMW gibt auf das ganze Auto zwar

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1207 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



nur drei Jahre Gewährleistung, auf die Batterie aber acht Jahre bis 160.000 km. Für das teure Auto ist dies eher geizig, für die Batterie inzwischen Standard. Im Kleingedruckten wird dann noch eingeschränkt, dass ein Garantiefall erst eintritt, wenn die Kapazität der Batterie 70 Prozent des Neuzustands unterschreitet. Basierend auf der im Ecotest ermittelten Reichweite von 500 km muss man einen Abfall der Reichweite

auf rund 350 km akzeptieren, ehe die Garantie greift. BMW hat ein aufwendiges Thermomanagement verbaut, das die Batterien in einem möglichst optimalen Temperaturfenster halten soll und so die Batteriealterung minimiert. Der Kunde kann dabei auch mithelfen, indem er beispielsweise im Alltag die Batterie selten ganz leer fährt und die Aufladung auf 80 oder 90 Prozent der Gesamtkapazität begrenzt.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	eDrive40	xDrive40
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4
Leistung [kW (PS)]	250 (340)	290 (394)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	430/0	590/0
0-100 km/h [s]	6,0	5,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	193	215
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	15,9 kWh E	17,2 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/28/26	20/28/26
Steuer pro Jahr [Euro]	80	86
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1193	1336
Preis [Euro]	70.200	75.600

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100 km pro t]*	8,8
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,1
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	192/362/-
• Dachlast/Anhängelast [kg]	35/693
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	9,61
Herstellungsland	Deutschland
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	61,5
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	125

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	250 kW (340 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	105 kW
maximales Drehmoment	430 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	19,1 kWh/100km / 500 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	83,9 kWh/81,2 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	95,9 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	n.b.
Stufen / Einstellung	4/Menü

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Serie
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	ja
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	60 km RRW "Reichweite gering. Lademöglichkeiten anzeigen?"; 50 km RRW "Ladezustand gering. Fahrzeug laden"; 40 km RRW "Ihre Reichweite ist sehr gering. Ladestationen anzeigen?", Batt. gelb
Leistungsreduzierung	ja
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.
einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	ja
Position der Ladeklappe	Beifahrerseite hinten
Entriegelung Ladekabel	Knopf an Ladeanschluss, Menü

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Serie
Typ2	dreiphasig, 230 V, 32 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

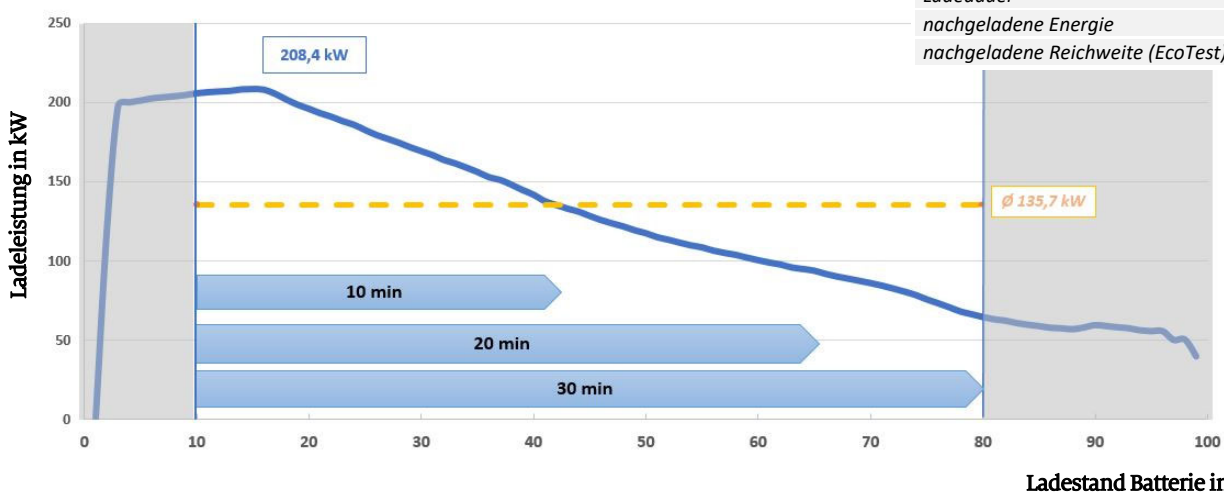
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	nein/ja
Anzeige momentane Ladeleistung	ja
Ladeanzeige von außen sichtbar	am Ladeanschluss

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	73,5 - 41,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	73,5 - 13 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Option	6 - 32 A	4,1 - 22 kW	23,5 - 4,5 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 205 kW	30 min

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



Ladevorgang 10 - 80 %	
Ø Ladeleistung	135,7 kW
Ladedauer	00:30:00
nachgeladene Energie	60 kWh
nachgeladene Reichweite (EcoTest)	369 km

NACHGELADENE REICHWEITE



Nachgeladen in	kWh	Reichweite	SOC
10 min	28 kWh	173 km	43%
20 min	46,9 kWh	290 km	65%
30 min	59,8 kWh	369 km	80%

HERSTELLERANGABEN

Fremderregter Synchronmotor hinten	
Leistung	250 kW/340 PS
Maximales Drehmoment	430 Nm
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	193 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,0 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	15,9 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	2,49 m ² /0,23
Klimaanlage Kältemittel	R124yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	245/45 R19Y
Länge/Breite/Höhe	5.060/1.900/1.515 mm
Leergewicht/Zuladung	2.205/535 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	490/k.A. l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	83,9/81,2 kWh
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Dingolfing

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,1 m
Reifengröße Testwagen	245/45 R19 102Y XL
Reifenmarke Testwagen	Continental EcoContact 6 Q
Wendekreis links/rechts	12,3/12,5 m
Ecotest-Verbrauch	19,1 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 95 g/km)
Reichweite	500 km
Innengeräusch 130 km/h	65,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.160 mm
Leergewicht/Zuladung	2.166/574 kg
Kofferraum normal/geklappt	415/785 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	108 Euro	Werkstattkosten	98 Euro
Fixkosten	155 Euro	Wertverlust	845 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1207 Euro		
Steuer pro Jahr	80 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/28/26		
Basispreis i5 eDrive40	70.200 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 27.07.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	87.035 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.925 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. † Steuer nach WLTP.

Notenskala

- sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	2.440 Euro
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.000 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/2.100 Euro° (Paket)
Head-up-Display	2.100 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	1.750 Euro (Paket)

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (2-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (Fahrerseite)	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/2.750 Euro (Paket)
Lenkradheizung	300 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.200 Euro
Metalllackierung	ab 1.070 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1.630 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,6

AUTOKOSTEN

4,6

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,6	Motor/Antrieb	1,0
Verarbeitung	1,9	Fahrleistungen	0,9
Alltagstauglichkeit	3,6	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Licht und Sicht	2,3	Schaltung/Getriebe	1,0
Ein-/Ausstieg	2,5	Fahreigenschaften	2,2
Kofferraum-Volumen	2,7	Fahrstabilität	2,0
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,0	Lenkung	2,1
Kofferraum-Variabilität	2,6	Bremse	2,5

Innenraum

2,1

Sicherheit

1,2

Bedienung	2,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	1,1	Passive Sicherheit - Insassen	1,3
Raumangebot vorn	1,5	Kindersicherheit	2,0
Raumangebot hinten	2,4	Fußgängerschutz	1,9
Innenraum-Variabilität	3,3		

Komfort

1,9

Umwelt/EcoTest

1,3

Federung	2,1	Verbrauch/CO2	0,8
Sitze	2,0	Schadstoffe	1,8
Innengeräusch	1,8		
Klimatisierung	1,4		

Stand: Mai 2024
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner