

Pressepräsentation BMW X5 xDrive 40e: Mehr Spaß- als Sparmobil

Von Jens Riedel

Ein BMW X5 mit einem Normverbrauch von 3,3 Litern Diesel auf 100 Kilometer, der trotzdem in 6,8 Sekunden von null auf 100 km/h beschleunigt und eine auf 210 km/h begrenzte Höchstgeschwindigkeit - da kann nur ein Hybrid hinter stecken. xDrive 40e nennt sich der erste Steckdosen-BMW außerhalb der Submarke i, auf deren Technik er natürlich zurückgreift.

Die 40 in der Modellbezeichnung ist ein wenig verwirrend, steckt unter der Haube doch lediglich ein 2,0-Liter-Benziner. Der leiste 180 kW / 245 PS und liefert auf dem breiten Plateau von 1250 bis 4800 Umdrehungen in der Minute ein maximales Drehmoment von 350 Newtonmetern. Im Zusammenspiel mit dem 83 kW / 113 PS und 250 Nm starken Elektromotor kommt das SUV auf eine Systemleistung 230 kW / 313 PS und 450 Nm. Neben der vorne links liegenden Klappe für den Kabelanschluss weist der „eDrive“-Schalter in der Mittelkonsole auf das doppelte Herz des Hybriden hin. Er verfügt über drei Einstellungen. Im Auto-Modus sucht sich das Steuergerät automatisch die jeweils beste Betriebsart heraus, in der eDrive-Stellung fährt der 40e bis zu einer Geschwindigkeit von 120 km/h ausschließlich elektrisch, und im Save-Modus wird die Batterie geschont sowie bei unter der Hälfte der Ladekapazität vom Ottomotor während der Fahrt wieder auf 50 Prozent aufgeladen. Gleichwohl schaltet sich die E-Maschine auch in dieser Betriebsart dazu, wenn Leistung gefragt wird. Die serienmäßige 8-Stufen-Steptronic arbeitet bekanntermaßen extrem unauffällig.

Die zusätzliche Energie aus der Batterie sorgt für beeindruckende Zusatzpower beim Beschleunigen. Ökologischer Nebeneffekt: Bei Bedarf lässt sich auf leisen Sohlen auch durch die Stadt schleichen, der Kohlendioxidausstoß partiell auf Null zurückfahren und vor allem die Lärmemissionen auf ein Mindestmaß reduzieren. Niemand glaubt ernsthaft, dass sich jemand für den 40e entscheidet, um ihn primär als Elektroauto zu nutzen. Es ist die Möglichkeit, ein paar Kilometer - möglicherweise sogar den Weg zur Arbeit, zum Lieblings-Italiener oder zum Kindergarten mit Strom zurückzulegen - und die zeitweilige

Ruhe hinter dem Lenkrad zu genießen in einer sonst sehr lauten Welt. Perfekt ist das Erlebnis eDrive, wenn in Büronähe eine Steckdose zum „Nachtanken“ vorhanden ist. Eine Voll-Ladung soll an einer Haushaltssteckdose in dreieinhalb Stunden erledigt sein. Mit den Wallboxen für die heimische Garage sind zwei Stunden und 45 Minuten drin.

Zumindest in einem Punkt hinkt der Bayer aus dem US-Werk Spartanburg der Konkurrenz etwas hinterher. Mit 30 Kilometern, pardon 31 Kilometern Reichweite kommt er rein elektrisch nicht ganz so weit wie andere Plug-in-Hybride. BMW verweist zum einen auf Kundenerhebungen, die besagen, dass dies 80 Prozent der potenziellen Kunden reicht; zum anderen werden rund 100 Kilogramm Mehrgewicht für 20 Kilometer mehr ins Feld geführt. Das hätte nicht nur die Performanceeigenschaften, sondern wegen der notwendigen größeren Batterie im Heck auch das Kofferraumvolumen weiter geschmälert. So bleibt Platz für mindestens 500 Liter oder auch vier Golfbags oder das Urlaubsgepäck der Familie. BMW ist überzeugt, mit der gewählten Hybridauslegung eine gute Balance zwischen Leistung, Kosten und Gewicht hergestellt zu haben.

Das BMW-Angebot Charge Now bargeldlosen Stromtanken, eine spezielle App fürs Smartphone und die im Navigationsgerät hinterlegten Standorte von Ladesäulen erleichtern dem E-Driver den Alltag. Als modellspezifische Besonderheit im serienmäßigen Navi kann auch ein besonderes Energiemanagement genutzt werden, bei dem die Daten über die gewählte Route in die Antriebssteuerung einfließen, um möglichst viel elektrische Energie zurückzugewinnen bzw. für die letzten Kilometer am Ziel zurückzuhalten.

Bei aller Batterietechnik: Der allradgetriebene xDrive 40e bleibt vor allem ein Spaß- und weniger ein Sparmobil. Der – je nach Reifengröße – im europäischen Fahrzyklus für Hybridautos ermittelten Normdurchschnittsverbrauch von 3,3 bis 3,4 Litern Benzin je 100 Kilometer scheint selbst BMW nur als Papierwert zu betrachten. Bei der Pressepräsentation des neuen Modells sprachen die Münchener von einer Gesamtreichweite von 830 Kilometern – bei einem Tankvolumen von 85 Litern. Wir bekamen bei einer ersten Ausfahrt über mehr als 160 Kilometer mit rund einstündiger Zwischenladung vom Bordcomputer 9,1 Liter gemeldet. Und die Wahl eines Benziners statt eines Diesels zeugt ebenfalls von der eigentlichen Stoßrichtung des 40e. In der Pressemappe findet sich eine weitere Beispielrechnung: „So lässt sich der Pendelverkehr mit täglichen Fahrtstrecken zwischen 50 und 60 Kilometern bei vollständig geladener Hochvoltbatterie je nach Fahrprofil mit einem Praxisverbrauch von bis zu 6,5 Litern je 100 Kilometer realisieren.“ So viel Offenheit wünschte man sich an bei anderen Herstellern.

Mit einem Basispreis von 68 400 Euro ist er rund 8000 Euro teurer als der annähernd gleich starke Benziner 35i und knapp 2000 Euro teurer als der ebenfalls 313 PS starke Diesel 40d mit ihren Sechs-Zylinder-Motoren. Markteinführung des BMW X5 xDrive 40e ist im Herbst. (ampnet/jri)

Daten BMW X5 xDrive

Länge x Breite x Höhe (m): 4,89 x 2,00 x 1 76

Radstand (m): 2,93

Motor: R4-Benziner, 1997 ccm, Twin-Scroll-Turbo

Leistung: 180 kW / 245 PS bei 5000 - 6500 U/min

Max. Drehmoment: 350 Nm bei 1250 - 4800 U/min

Elektro-Motor: 83 kW / 113 PS

Drehmoment Elektro-Motor: 250 Nm

Batterie: Lithiumionenbatterie, 351 V, 9,0 kWh

Systemleistung: 230 kW / 313 PS

Höchstgeschwindigkeit: 210 km/h (limitiert)

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,8 Sek.

Verbrauch (Durchschnitt nach EU-Norm): 3,3 - 3,4 Liter

Effizienzklasse: A+

CO₂-Emissionen: 77 - 78 g/km (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: min. 2230 kg / max. 750 kg

Kofferraumvolumen: 500 - 1720 Liter

Max. Anhängelast: 2700 kg

Basispreis: 68 400 Euro

Bilder zum Artikel



BMW X5 xDrive 40e.



BMW X5 xDrive 40e.



BMW X5 xDrive 40e.



BMW X5 xDrive 40e.



BMW X5 xDrive 40e.



BMW X5 xDrive 40e.



BMW X5 xDrive 40e.



BMW X5 xDrive 40e.



BMW X5 xDrive 40e.



BMW X5 xDrive 40e.



BMW X5 xDrive 40e.



BMW X5 xDrive 40e.



BMW X5 xDrive 40e.



BMW X5 xDrive 40e.



BMW X5 xDrive 40e.



BMW X5 xDrive 40e.



BMW X5 xDrive 40e.



BMW X5 xDrive 40e.



BMW X5 xDrive 40e.



BMW X5 xDrive 40e.



BMW X5 xDrive 40e.



BMW X5 xDrive 40e.



BMW X5 xDrive 40e.



BMW X5 xDrive 40e.
