

Die elektrische Reichweite von 50 Kilometern reicht, um im BMW 530e iPerformance ohne Verbrenner zu fahren.

Im Alltag nur elektrisch unterwegs

BMW: Im 5er Hybrid gehen Leistung, Luxus und E-Fahren eine komfortable Symbiose ein. Den Verbrenner brauchen Fahrer nur auf längeren Dienstfahrten.

VON STEFAN BUHREN

Was ist die Grenze zwischen persönlicher Assistenz und anstrengender Belästigung? Wenn Assistenzsysteme nur noch regeln und warnen, so dass dem Fahrer kaum noch Zeit bleibt, zwischen einzelnen Signalen zu unterscheiden. Die Rede vom Einparken in engen Parkhäusern oder Parkplätzen, wenn Abstandswarner nur noch blinken und piepen. Während bei vielen Wettbewerbern der Mensch am Steuer nur noch ein System nach dem anderen abschaltet, kann im BMW der Fahrer der Technik alles überlassen. Längs- oder Quereinparken? Nur noch eine Taste gedrückt halten, alles andere - Lenken, Gas geben, bremsen - übernimmt die Technik.

Überhaupt zeigt sich, dass auch im normalen Alltag der Fahrer, wenn er denn Wert drauf legt, seinen eigenen Job eher sehr reduziert angehen kann. Wer schon mehr als eine grobe Ahnung von dem be-

kommen möchte, wie sich autonomes Fahren anfühlt, ist im BMW 530e iPerformance, wie korrekt und vollständig heißt, bestens bedient. Fahrten auf der Autobahn lassen sich über Kilometer der Technik anvertrauen, Spurhalteassistent und distanzgeregelte Tempomat inklusive Verkehrsschilderkennung regeln das schon.

In der täglichen Praxis zeigt sich sehr schnell, wie tauglich der BMW für emissionsfreie Fahrten sind. Pendler, die zum Beispiel im Rheinland täglich die Strecke zwischen Köln und Düsseldorf als Pendler absolvieren müssen, können bei diesem Modell auf den Einsatz des Verbrenners gestrost verzichten. Dazu bedarf es allerdings zwei Voraussetzungen: Der 5er kommt nach der Ankunft sofort ans Stromnetz, um für die Rückfahrt frisch geladen zu sein. Und man sollte nicht stets die volle Leistung aus dem Motor herauskitzeln.

Der 530e kombiniert einen klassischen Vierzylinder-TwinPower-Turbobenziner

mit 135 kW / 184 PS und einen Elektromotor, der 83 kW/113 PS beisteuert. Dahinter steht eine Lithium-Ionen-Hochvoltbatterie mit einer Kapazität von 8 kWh. Beide zusammen bringen es auf eine Systemleistung von 185 kW/252 PS.

Laut BMW erzielt das Modell rein elektrisch eine Reichweite von rund 50 Kilometern. Wer geschickt fährt, sparsam mit dem Gaspedal umgeht und auf Rekuperation setzt, kommt allerdings auch 60 Kilometer und mehr weit. Voraussetzung ist allerdings, dass man nicht die elektrische Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h auf der Autobahn fährt.

Wer lieber nur auf den Verbrenner setzt, muss auf der Strecke unter gleichen Bedingungen - das sind auf der Autobahn tempomatgeregelte 120 km/h kombiniert mit ökonomisch orientiertem Fahren auf Land- und Stadtstraßen - mit einem Verbrauch von 7,1 Litern Super kalkulieren. Das gilt für das Fahren ohne jede Unterstützung

seitens des E-Motors. Dann ist die Limousine bis zu 235 km/h schnell. Offiziell gibt BMW den Verbrauch seines Luxushybrids mit 2,1 bis 1,9 Liter in den technischen Daten an, was einer CO₂-Emission 49 bis 44 Gramm je Kilometer entspricht. Für den Stromverbrauch geben die Münchner den Wert von 14,1 bis 13,1 kWh für 100 Kilometer an.

Und das Fahren macht einfach Spaß. Der Wagen hat die nötige Power, um flott voranzukommen und gleichzeitig den Luxus, um ins gemütliche Cruisen zu verfallen. Die Topausstattung lädt zum Wohlfühlen ein, die Anlage lässt einen schönen Sound aus den Boxen perlen und Platzangst kommt ohnehin nicht auf. 410 Liter passen in den Kofferraum der knapp 1,9 Tonnen schweren Limousine, an Zuladung kann der 530e 650 Kilogramm aufnehmen. Wer diesen Luxus genießen will, ist ab einem Einstiegspreis von netto 47.058,82 Euro dabei.



Foto: © BMW

MELDUNGEN

Oscar

Neues Orgasystem für Campingfahrzeuge

Die Tischlergesellin und Diplom-Ingenieurin für Martina Dekomien hat ein modulares, frei kombinierbares, leichtes und Raum auszunutzendes Camping- und Alltagssystem für Kleinbusse und Transporter entwickelt. Oscar passt locker in den Kofferraum eines VW Busses oder in Transporter mit ähnlichen Abmessungen. In dem rund neun Kilogramm leichten Einzel-Schubkasten (Abmessungen 49 x 20 x 60 cm, Preis 592 Euro) können etwa eine Kühlbox oder Klappkisten Platz finden. Mit den Maßen 49 x 40 x 60 cm bietet der etwa zwölf Kilogramm wiegende Doppelschubkasten mehr Stauraum. Er ist für 886 Euro zu haben. Gleiche Maße hat der Spülen-Schubkasten (Gewicht 11,4 kg) für den Abwasch, bestehend aus einem Einzel-Schubkasten und einem Spülen-Einsatz. Sein Preis liegt bei 1.073 Euro.

oscar.de

Hyundai

Preise für den Kona stehen jetzt fest

Der neue Hyundai Kona Elektro fängt preislich bei netto 28.206 Euro an und ist in zwei Leistungsstufen verfügbar. Die kleine Version leistet 110 kW/136 PS und hat ein Drehmoment von 395 Newtonmeter. Die Kraft der 39,2 kWh großen Batterie reicht für 312 Kilometer laut WLTP-Norm. Das große Aggregat bietet 150 kW/204 PS und hat dank 64-kWh-Batterie eine Reichweite von 482 Kilometern. Der Preis für den Kona mit der großen Batterie fängt bei netto 31.590 Euro an.

Volkswagen

Future Mobility Day 2018



Foto: © Volkswagen

Wie kann man sich das autonome Fahren in Zukunft vorstellen? Einen ersten Eindruck davon vermittelte der Future Mobility Day 2018, bei denen Volkswagen einen Einblick in die Entwicklungsarbeit für die Mobilität von morgen gab. So zeigte VW das autonome Konzeptfahrzeug SEDRIC, selbst-fahrende Transporteinheiten für Warenlieferungen, lernende Assistenzsysteme, Augmented-Reality-Technologie für mehr Sicherheit im Straßenverkehr, 3D-Druckverfahren, die Umwandlung von Motorwärme in Strom, Fahrzeugsensoren zur Messung der Luftqualität und innovative Methoden zur Entwicklung von Batterien für Elektrofahrzeuge.

Fernreisemobil

Ein Camper der Luxusklasse

Für Integrierte der Luxusklasse sind sechsstellige Euro-Beträge fällig - ebenso ist es bei den Expeditionsmobilen in der Gewichtsklasse jenseits der 7,5 Tonnen. Ein dieser komfortablen rollenden Behausungen, mit denen man auch ans Ende der Welt kommen könnte, ist der Unicat MD79. Basis ist ein dreiachsiger MAN TGS 33.540 6x6. Das Fernreisemobil ist fast elf Meter lang, knapp zweieinhalb Meter breit und 3.869 mm hoch, der Wohnaufbau selbst ist 7.900 mm lang und bietet viel Platz für Luxus. Die Edelson kostet rund 950.000 Euro.

handwerksblatt.de/auto

Große Leistung im kleinen Fiesta

FORD: 200 PS im Fiesta? Klingt irre - aber macht irre viel Spaß. Wir haben die kleine Rennsemmel gefahren.

Zugegeben, ich bin skeptisch. 200 PS in einem Fahrzeug, den so mancher als Keksdose klassifiziert, das kann nicht gut gehen. Ich steige ein - und leiste schon nach wenigen Kurven stille Abbitte für meine Skepsis. Der Fiesta liegt auf der Straße wie ein Brett, fegt souverän durch die Kurven und bläst bei satter Fahrleistung dem Fahrer einen Sound um die Ohren, der für eins steht: Rennsport.

Natürlich ist der Ford Fiesta ST kein Vernunftauto, sondern ein Appell an die Sinne für alle mit Benzin im Blut und einem Hang zum sportlichen Fahren. Dieses Temperament sollte aber jeder an Steuer zügeln, denn die Fahrleistungen des aufgepumpten Fiestas sind Führerschein gefährdend, wenn man nur fährt und nicht auf die Verkehrsregeln achtet. Das zeigen die Eckdaten. Aus dem 1,5-Liter-EcoBoost-Dreizylinder haben die Ingenieure eine Leistung von 147 kW/200 PS rausgeholt. Damit beschleunigt der 1,262 Tonnen schwere Dreitürer in 6,5 Sekunden auf Tempo 100 und hört erst bei 232 km/h auf.

Fahrer und Beifahrer haben viel Platz, auch hinten ist durchaus Wohlfühlen angesagt, auch wenn wir uns in der Kleinwagen-Klasse, dem B-Segment, bewegen. Der Fahrer blickt auf ein modernes Cockpit, das bedienerfreundlich ausgelegt ist. Mit den passenden Assistenzsystemen kann der Fahrer auch entspannt vorankommen und den Sprit einsparen, den er vorher in seinen Bleifuß investiert hat.

Ford präsentiert die nun mittlerweile dritte Generation des Fiestas ST, ab Juli ist sie im Markt, aber schon seit Ende Mai



Ein Fiesta mit Launchcontrol: Der kleine Ford hat 200 PS unter der Haube.

bestellbar. Käufer können zwischen einem 3- und einem 5-Türer wählen, ersterer fängt bei netto 17.901 Euro an, der 5-Türer startet bei netto 18.549 Euro. Dafür hat der kleine Flitzer schon unter anderem op-

portive Sportelemente wie Doppelrohr-Auspuffanlage mit aktiver Klappensteuerung, Recaro Sportsitze vorn und ST-Sportfahrwerk dabei, hinzu kommen Features wie Spurhalte-Assistent, Tempomat oder das

Entertainmentsystem Sync 3 mit AppLink und 6,5-Zoll-Touchscreen.

In der neuen Version hat Ford viel für noch mehr Fahrspaß getan. An der Hinterachse etwa kommt die patentierte Ford Vectoring-Technologie zum Einsatz, bei denen die Ingenieure die kaltgeformten Fahrwerksfedern optimiert haben. Das Ergebnis spürt der Fahrer in jeder Kurve, weil das Fahrwerk mit dieser Veränderung größere Querkräfte aufnehmen kann. „Dank hochmoderner Stoßdämpfer-Technologie passt sich das Fahrwerk den Bedingungen von selbst an - hochfrequent auftretenden Straßenebenenheiten bei Autobahngeschwindigkeit ebenso wie bei forciertem Tempo auf unebenen Landstraßen“, umschreibt Leo Roeks, Direktor Ford Performance Europa die Wirkung der Einrohr-Stoßdämpfer hinten sowie der Zweirohr-Dämpfer vorn.

Für noch mehr Rennsport-Feeling bietet Ford optional ein Performance-Paket an. Dann bekommt der ST noch zusätzlich ein mechanisches Sperrdifferential, eine Performance-Schaltanzeige - und eine Launch-Control. Dafür werden netto 769,50 Euro fällig. Klar ist, dass bei extrem sportlicher Fahrweise der Verbrauch schnell zweistellig wird. In den technischen Daten steht übrigens ein Verbrauch von exakt sechs Litern im Mix. In diese Nähe kommt man zwar durchaus, aber das Fahren entspricht dann nicht dem einer ST-Line.

Fazit: Ford hat seinem Fiesta ST durch mehr Technik noch mehr Leistung und Fahrspaß eingehaucht. Mit dem stärksten Fiesta aller Zeiten macht jede noch so kurze Fahrt viel Spaß.