



BMW 535d Gran Turismo Automatic (DPF)

Fünftürige Schräghecklimousine der oberen Mittelklasse (220 kW / 300 PS)

Bereits seit Oktober 2009 wird der BMW 5er GT in den Versionen 535i, 550i und 530d verkauft. Im März 2010 hat sich die vierte Variante, der große Diesel 535d dazugesellt. Alle Varianten sind nur mit Automatikgetriebe und vorerst nur als Hecktriebler erhältlich (Allradversionen folgen). Der Gran Turismo verbindet die Charakterzüge luxuriös und praktisch. BMW-typisch ist die Verarbeitung hervorragend und die Bedienung, nach einer kurzen Einarbeitungsphase, absolut unkompliziert. Serienmäßig ist der Sicherheitsstandard hoch und kann optional mit allen erdenklichen Fahrassistenzsystemen komplettiert werden. Das serienmäßig sehr gute Fahrwerk kann durch ein adaptives Dämpfersystem (Adaptive-Drive) und eine Allradlenkung (Integral-Aktivlenkung) ergänzt werden. Dann gehört es zum Besten, was heute unter Karosserien geschraubt wird und verbindet Komfort mit Fahrsicherheit. Wer sich den Luxus eines 535 d GT gönnen will, muss aber mindestens 60.100 € bereitstellen, was die Käuferschicht wieder dementsprechend einschränken wird. **Karosserievarianten:** Limousine, Kombi
Konkurrenten: Mercedes R-Klasse

+ sehr gute Verarbeitung, hervorragende Sitze, exzellentes Fahrwerk, sehr guter Sicherheitsstandard, einfache Bedienung, sehr gute Fahrleistungen

- sehr teure Anschaffung, hohe Fixkosten



ADAC-URTEIL



Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie macht einen sehr guten Eindruck. Alle Bleche und Anbauteile sind sauber gefertigt und angebaut. Im Innenraum setzt sich der Eindruck hoher Qualität fort, die ausgewählten Materialien sind sehr hochwertig und ihre Verarbeitung tadellos. Die Türausschnitte sind nach außen vollständig abgedichtet und verschmutzen dadurch kaum; zusätzlich schützen Kunststoffabdeckungen die Schweller vor Kratzern. Der Unterboden ist von vorne bis hinten fast vollständig verkleidet und weitgehend glattflächig, das reduziert die Luftverwirbelungen und sorgt damit für einen geringeren Verbrauch. Außerdem sorgt der komplett verschlossene Motorraum für ein geringes Geräuschniveau. Die Tankverriegelung ist in die zentrale Türverriegelung integriert. Ein Fehlbetankungsschutz verhindert, dass man versehentlich eine Benzin-Zapfpistole in den Tankstutzen einsetzen kann. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt. Die maximale Zuladung beträgt hervorragende 456 kg. Der 5er GT ist serienmäßig mit Runflat-Reifen ausgerüstet, mit denen bei einer Reifenpanne aus einer Gefahrensituation gefahren werden kann, allerdings nur eine begrenzte Mobilität gewährleistet ist.

⊖ Ein Reserverad ist nicht mehr lieferbar und würde im Kofferraum auch keinen Platz finden. Weder an den Seiten noch an Front und Heck schützen Leisten die Karosserie vor kleinen Remplern.

Sicht

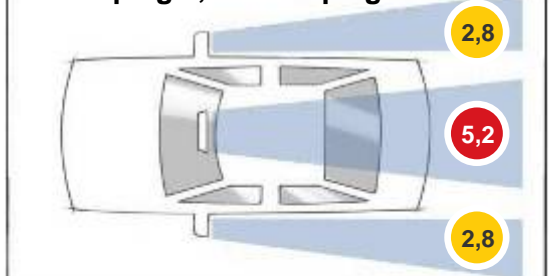
Die Übersichtlichkeit der Karosserie ist nach vorne zufriedenstellend. Der Fahrer kann die Front dank der sichtbaren Motorhaubenkante gut abschätzen.

⊕ Bei störendem Scheinwerferlicht blenden der Innenspiegel und die Außenspiegel automatisch ab (Aufpreis). Die Außenspiegel besitzen asphärische Bereiche, wodurch Fahrzeuge im toten Winkel besser erkannt werden, sind beheizbar und gegen Aufpreis elektrisch anklappbar. Das helle und sehr homogen leuchtende Bi-Xenonlicht (inkl. Tagfahrlicht) kostet ebenso Aufpreis, wie auch Kurven- und Abbiegelicht - die Straßenausleuchtung klappt damit ausgezeichnet, da die beiden Lichtkegel individuell elektronisch gesteuert werden und sich verschiedenen Fahrzuständen anpassen (z.B. Innerorts, Landstraße, Autobahn, Regen). In der Aufpreisliste findet sich auch ein Fernlichtassistent sowie Parksensoren für Front und Heck. Zusätzlich gibt es eine Heckkamera, die durch zwei Kameras in den Außenspiegeln ergänzt wird. Sie ermöglichen einen simulierten Blick aus der Vogelperspektive. Zwei Kameras in der Frontschürze bei den vorderen Radläufen (SideView), die jeweils ein Bild links und rechts von der Motorhaube liefern, erleichtern das Herausfahren aus engen Lücken. Die Scheibenwischer funktionieren sehr gut, sie befreien die Scheibe zuverlässig und über einen großen Wischbereich von Wasser, auch bei sehr hohen Geschwindigkeiten.

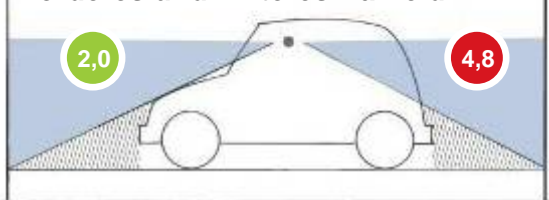
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

– Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der 5er GT nicht besonders gut ab. Der Grund sind die vor allem hinten sehr breiten Fensterpfosten und die hohe hintere Fensterunterkante, welche die Sicht nach draußen einschränken. Objekte hinter dem Fahrzeug können aufgrund der sehr hohen Fensterunterkante nicht eingesehen werden - die optionale Rückfahrkamera sollte daher ein Pflichtkauf sein. Auch im Innenspiegel sieht man aufgrund der hohen Fensterkante und den nicht versenkbaren Kopfstützen nur wenig.



Breite Dachsäulen, die hohe Gürtellinie und die hohe Heckkante machen den GT zu einem äußerst unübersichtlichen Fahrzeug.

1,9 Ein-/Ausstieg

+ Einen schlüssellosen Komfortzugang gibt es gegen Aufpreis. Mit dieser Funktion kann man sich auch nicht mehr aussperren, weil das Auto "weiß", wenn der Schlüssel noch im Auto liegt und dann nicht verriegelt. Vorne steigt man recht komfortabel ein und aus. Die Schweller sind nicht zu breit und von der Höhe noch akzeptabel, die Höhe Türöffnung sind ist großzügig, wodurch auch große Personen kaum Gefahr laufen den Kopf zu stoßen. Auch hinten ist der Einstieg bequem, da die Türen weit öffnen und die Türausschnitte groß sind, ein großer Schritt zum Einsteigen ist aber nötig. Die Türaufhalter sind kräftig genug, um die schweren Türen auch an Steigungen sicher offen zu halten. Es gibt eine angenehme Umfeldbeleuchtung, auch die Türgriffe außen werden mit LEDs erhellt (Aufpreis). Haltegriffe am Dachhimmel sind für alle außen sitzenden Insassen vorhanden.

3,2 Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum fällt mit 345 l nicht besonders groß aus (sogar ein VW Golf hat mit 350 l einen größeren Kofferraum). Die Rücksitze können zwar längs verschoben werden, da allerdings zwischen Rücksitzlehnen und Kofferraum eine zusätzliche Trennwand verbaut ist, kann der Kofferraum auch bei vorgeschobenen Sitzen nicht erweitert werden. Es entsteht dann ein nutzloser Zwischenraum zwischen den Lehnen und der Trennwand. Die Rücksitze und die Trennwand lassen sich umklappen, wodurch das Volumen auf großzügige 740 l erweitert werden kann (gemessen bis Fensterunterkante).



Ein Kofferraumvolumen von 345 l lässt sich in dieser Fahrzeugklasse eigentlich niemandem vermitteln. Ein gewöhnlicher 5er bietet über 100 l mehr Platz für das Gepäck (455 l). Zumindest nach Umklappen der Rücksitze entsteht ein ordentlicher Stauraum von 740 l.

1,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Die Heckklappe lässt sich auf zwei Arten öffnen: Man kann entweder nur den Heckdeckel öffnen, wodurch eine sehr unkomfortable kleine Öffnung frei gegeben wird und zudem eine Ladekante beim Beladen stört oder die komplette Heckklappe mit Heckscheibe. Dann lässt sich der Gran Turismo einfach beladen, es stört keine innere Bordwand und die äußere Ladekante liegt auf guter Höhe. Die komplette Heckklappe lässt sich optional elektrisch öffnen, dann kann die Öffnungshöhe der Klappe in fünf Stufen über das i-Drive eingestellt werden. Dadurch wird zum Beispiel bei recht niedrigen Garagen verhindert, dass die Klappe gegen die Decke gedrückt und beschädigt wird. Bei maximaler Öffnungshöhe finden unter der Klappe Personen bis knapp 1,90 m ausreichend Platz. Auch wenn auf den ersten Blick die zusätzliche Öffnungsmöglichkeit des Heckdeckels unsinnig erscheint, hat sich BMW hierbei schon etwas gedacht.

Der Kofferraum kann durch die kleine Öffnung beladen werden, ohne dass die Insassen z.B. bei kaltem Wetter einem Zug ausgesetzt sind, denn die Hutablage und die zusätzliche Trennwand hinter den Sitzlehnen schotten den Kofferraum komplett vom Innenraum ab.

2,2 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich dreigeteilt umklappen. So kann auch der Mittelteil einzeln umgeklappt werden, wodurch eine große Durchlademöglichkeit für lange Gegenstände entsteht. Der Klappmechanismus für die Lehnen ist aufwändig, denn es müssen erst die Lehmenteile von vorne geklappt werden und dann vom Kofferraum aus zusätzlich die Trennwand. Wählt man für hinten die elektrisch einstellbaren Komfortsitze, so lässt sich der Klappmechanismus vom Kofferraum aus einfach elektrisch betätigen. Für kleine Gegenstände befinden sich unter dem Kofferraum zwei getrennte Fächer mit 10 l und 15 l Volumen. Zusätzlich findet man an den Seiten des Kofferraums Spannbänder, wodurch kleinere Gegenstände fixiert werden können.

1,5 INNENRAUM

0,8 Bedienung

⊕ Gigantisch erscheint auf den ersten Blick die Zahl der Knöpfe und Funktionen. Eine gewisse Eingewöhnungszeit benötigt man für die Fülle an Möglichkeiten schon. Eine gute Ergonomie und durchdachte Details erleichtern aber diesen Prozess. Das elektrisch einstellbare Lenkrad (in Höhe und Abstand) sowie günstig angeordnete Pedale und Wählhebel ermöglichen Personen unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition. Die Vordersitze lassen sich elektrisch einstellen. Der Motor wird mittels Start-Knopf angelassen. Der Tempomat wird wieder über Tasten am Lenkrad gesteuert, auf Wunsch regelt ein Radar-System den Abstand zum Vordermann. Serienmäßig aktiviert ein Sensor die Scheibenwischer, der Innenspiegel und die Außenspiegel blenden bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab (Aufpreis). Elektrisch einstell- und beheizbar sind die Außenspiegel serienmäßig, elektrisch anklappbar sind sie nur gegen Aufpreis. Die Schalter für die Nebelscheinwerfer und -schlussleuchte sind praxispflichtig beim Lichtschalter untergebracht. Für diese sowie für das Abblendlicht gibt's Kontrollleuchten bei den Instrumenten. Letztere sind ausgezeichnet ablesbar und verfügen über einen sehr guten Kontrast. Große hochauflösende Displayflächen liefern ergänzende Informationen u.a. über Verbrauch und Reichweite. Zusätzlich gibt's gegen Aufpreis ein Head-Up-Display, das in der Windschutzscheibe vor dem Fahrer die Geschwindigkeit, Navigationsanweisungen und die gerade erlaubte Höchstgeschwindigkeit anzeigt. Die Verkehrszeichenerkennung arbeitet gut (Aufpreis), aber lange nicht perfekt – wirklich darauf verlassen kann man sich nicht. Die angezeigte erlaubte Maximalgeschwindigkeit wird aus den Kartenmaterialinformationen des Navigationssystems und den durch eine Kamera in der Windschutzscheibe erkannten Schildern ermittelt. Optimal wäre, wenn der Fahrer beim überschreiten der angezeigten Geschwindigkeiten eine Warnung bekommen würde. Einschränkungen bei der Uhrzeit und bei Nässe (per Regensensor detektiert) werden registriert und berücksichtigt. Das Navigationssystem funktioniert sehr gut und arbeitet ausgesprochen schnell. Das hochauflösende Display zeigt eine brillante Darstellung.



Der BMW überzeugt im Innenraum mit ausgezeichneter Material- und Verarbeitungsqualität. Auch das i-Drive-Bedienkonzept kann restlos überzeugen.

Das Radio lässt sich gut bedienen, es gibt acht mit beliebigen Systemfunktionen frei belegbare Funktionstasten (z.B. Radiosender, Navigationsziel, Telefondirektwahl, Klimaeinstellung), die bereits auf Berührung reagieren. Die Klimabedieneinheit ist relativ übersichtlich, die Funktionsvielfalt will aber beherrscht werden – oder man überlässt alles der sehr effektiv arbeitenden Klimaautomatik, die auf Wunsch über eine Vierzonen-Regelung verfügt. Das i-Drive ist durch Vorwahltasten deutlich bedienungsfreundlicher geworden. Alle Schalter sind einwandfrei beleuchtet; auch die Drehrädchen der in der mittleren Lüftungsdüsen, bei den äußeren wurde komischerweise auf die Beleuchtung verzichtet. Zusätzlich gibt es gegen Aufpreis eine Ambientebeleuchtung, ergänzend zur Innenraumbeleuchtung mit vier Leseleuchten. An den Ablagen gibt's wenig auszusetzen, es fehlen aber Flaschenhalter und das Handschuhfach könnte etwas größer sein.

⊖ Die vorderen Insassen müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit hinauslehnen, weil die Griffe dann zu weit weg sind. Aufgrund des großen Staukastens zwischen den Vordersitzen gestaltet sich das Anschnallen nicht immer leicht.

1,9 Raumangebot vorne*

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für maximal 1,90 m große Personen einstellen. Die Kopffreiheit wäre weitaus üppiger. Die für diese Fahrzeugklasse enorme Innenbreite sorgt für ein angenehmes subjektives Raumgefühl, man fühlt sich nicht eingeengt.

2,1 Raumangebot hinten*

Auf der Rückbank finden nur zwei Erwachsene bequem Platz, der mittlere Sitz ist im Prinzip ein Notsitz und nur für kurze Strecken geeignet.

⊕ Knapp 1,95 m große Personen finden auf der Rückbank genügend Kopffreiheit vor (Vordersitze für 1,85-m große Personen eingestellt) - bezüglich der Beinfreiheit hätten, bei komplett zurückgeschobener Rücksitzbank, noch wesentlich größere Personen Platz. Die Sitze können um bis zu 10 cm nach vorne geschoben werden, die Längseinstellung gibt aber nur wenig Sinn, denn dadurch wird lediglich die Beinfreiheit limitiert und weder der Komfort beim Einsteigen noch die Größe des Kofferraums verändert. Die Innenbreite fällt auch hinten großzügig aus. Subjektiv gibt's am Platzangebot im Fond nichts auszusetzen.



Im Fond finden zwei Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m bequem Platz. Besonders üppig ist dabei der Fußraum.

1,2 KOMFORT

1,2 Federung

Das Testfahrzeug ist mit dem aufpreispflichtigem "Adaptive Drive" (inkl. Dynamic Drive) ausgestattet. Serienmäßig ist die Hinterachse luftgedert und hat eine Niveauregulierung.

⊕ Die Abstimmung der Federn und Dämpfer ist BMW beim 5er GT sehr gut gelungen. Sie ist sehr ausgewogen und pariert die meisten Fahrbahnbeschaffenheiten einwandfrei. Für die elektronische Dämpferregelung (Adaptive Drive) stehen drei Stufen zur Verfügung: Normal, Comfort und Sport.

Die Normalstellung zeigt sich für die meisten Fahrbahnzustände als geeignet und bietet einen guten Kompromiss. Wer es ein wenig komfortabler schätzt, kann den Comfort-Modus wählen, dann schwingt die Karosserie insbesondere bei längeren Bodenwellen etwas nach, ist aber im Gegenzug von kurzen Bodenwellen noch weniger beeinflusst. Der Sportmodus bringt ein direkteres Fahrgefühl, kleine Bodenwellen spüren die Insassen deutlicher. Es ändert sich auch das Ansprechverhalten von Lenkung und Motor. Im Normal-Modus werden lange wie kurze Fahrbahnwellen und -unebenheiten sehr gut geschluckt und bringen die Karosserie nicht aus der Ruhe. Kleine Unebenheiten und Einzelhindernisse wie Kanaldeckel oder Querfugen bekommen die Insassen nur gedämpft akustisch mit, unbequem wird es deshalb nie. Stuckern ist nicht vorhanden, auf regelmäßigen Bodenwellen bleibt die Karosserie ruhig, egal bei welcher Geschwindigkeit. Die Nickbewegungen beim Bremsen und Beschleunigen fallen gering aus. Die Seitenneigung bei schnell durchfahrenen Kurven ist dank des Wankausgleichs Dynamic-Drive gering.

1,0 Sitze

Der Testwagen ist mit aufpreispflichtigen Vollledersitzen ausgestattet. Der Lederbezug ist bei sommerlichen Temperaturen etwas schweißtreibend, gegen Aufpreis gibt es eine angenehme und zugfreie Sitzlüftung, sogar für die Sitze im Fond.

⊕ Die optionalen Komfortsitze (identisch mit denen aus dem 7er BMW) vorne bieten mannigfaltige Einstellungsmöglichkeiten: Neben der Höhe und Neigung der Sitzfläche kann auch das obere Drittel der Lehne separat eingestellt und damit gleichzeitig die Kopfstütze optimal nahe am Kopf platziert werden. Die Sitze können einwandfrei für ganz unterschiedliche Personenstaturen und -größen eingestellt werden. Die Lehnen der Vordersitze sind optimal geformt und bieten dem Rücken einen besonders guten Halt - die Seitenwangen können elektrisch in ihrer Breite verstellt werden, so ergibt sich auf Wunsch ein besonders fester Seitenhalt. Die Flächen der Vordersitze sind bei optimaler Druckverteilung sehr gut geformt. Die Vordersitzlehnen sind sehr hoch, der Sitzkomfort der tendenziell straff gefederten Sitze sehr gut und damit die Sitzposition optimal. Die BMW-Komfortsitze gehören zu den besten Sitzen, die man in Serien-PKWs erhalten kann. Fahrer- und Beifahrersitz sind auf Wunsch mit einer elektrisch einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet, die sich in Höhe und Intensität justieren lässt. An der Rückbank gefallen die hohen Lehnen, die gut konturierten Flächen und die ausgewogene Polsterung - so ergibt sich auch für große Erwachsene eine angenehme Sitzposition. Auf Wunsch gibt es auch im Fond Komfortsitze (nicht im Testwagen), welche dann elektrisch einstellbar sind.

1,0 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum ist sehr niedrig, 65 dB (A) wurden bei 130 km/h im Innenraum gemessen. Damit erreicht der 5er GT ein ähnlich gutes Geräuschverhalten wie im größeren 7er BMW. Der Motor ist praktisch nicht zu hören. Auch bei sehr hohem Tempo sind noch angenehme Gespräche zwischen den Insassen möglich.

1,5 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

⊕ Die Heizung spricht im 535d GT vorne wie hinten gut an. Auf den vorderen Plätzen ist die Wohlfühltemperatur von 22° C nach 12 Minuten erreicht, hinten dauert es zwei Minuten länger. Eine 2-Zonen-Klimaautomatik mit Aktivkohlefilter und automatischer Umluftschaltung gibt es serienmäßig. Fahrer und Beifahrer können ihre Temperatur getrennt regeln.

Auf Wunsch gibt es für vorne auch eine Klimaautomatik mit erweiterten Umfängen (z.B. Solarsensor) und gegen weiteren Aufpreis eine 4-Zonen-Klimaautomatik (getrennt einstellbare Klimaautomatik im Fond). Die Luftmengen lassen sich in verschiedenster Weise individuell regeln, Fahrer und Beifahrer getrennt, zudem kann über das Bordmenü die Intensität je Lüftöffnung (oben, Mitte, unten) eingestellt werden. Wem dies zu kompliziert erscheint, kann auf die sehr gute Automatikfunktion zurückgreifen.

1,1 MOTOR/ANTRIEB

1,0 Fahrleistungen*

+ Der Sechszylinder-Dieselmotor mit 300 PS Maximalleistung, 600 Nm höchstem Drehmoment und drei Liter Hubraum sorgt für sehr gute Fahrleistungen. Beim Überholvorgang von 60 auf 100 km/h vergehen kaum mehr als vier Sekunden, bis die 100 km/h Marke überschritten wird. Auch dank der Acht-Gang-Automatik hält der drehmomentstarke Motor selbst bei hohen Geschwindigkeiten noch genügend Kraft bereit, um das Fahrzeug in kurzer Zeit bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h zu beschleunigen.

1,0 Laufkultur

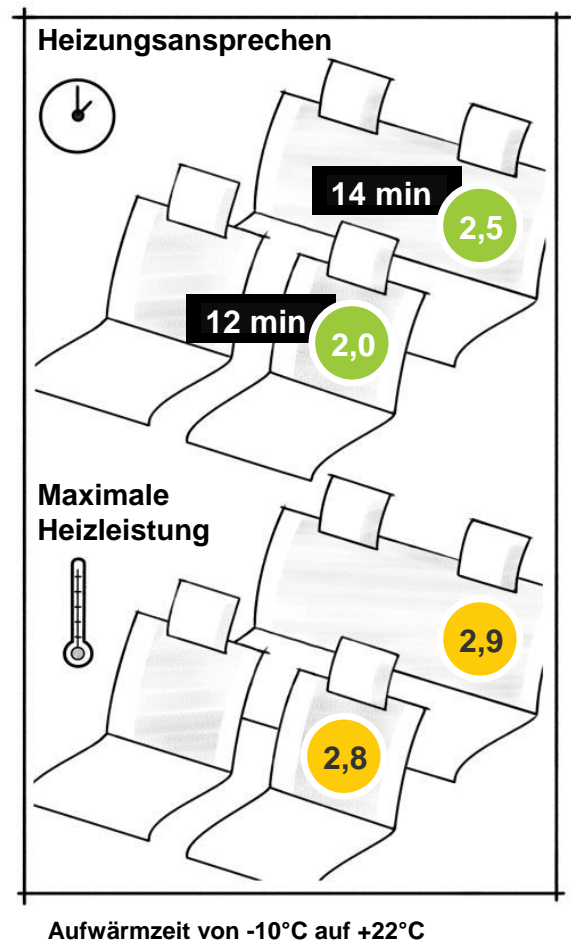
+ BMW ist für seine geschmeidig laufenden Reihensechszylinder bekannt. Die Insassen bekommen im Innenraum nichts davon mit, dass der 5er von einem Selbstzünder getrieben wird. Dieseltypische Vibrationen in Lenkrad und Wählhebel sucht man vergebens, Brummen oder Dröhnen treten nicht auf.

1,2 Schaltung

+ Die Achtgang-Automatik mit Tiptronic-Funktion schaltet passend, weitgehend ruckfrei und situationsgerecht und ist optimal auf die Motorcharakteristik abgestimmt. Nur beim plötzlichen Gasgeben vergeht eine manchmal ein Bisschen Zeit, bis der richtige Fahrgang geschaltet ist. Bei ruhiger Fahrweise werden möglichst niedrige Drehzahlen gewählt, um den Verbrauch zu senken. Bei sportlicher Fahrweise nutzt die Automatik das gesamte Drehzahlband des Motors. Die Wählhebelbedienung ist einwandfrei. Eine Ganganzeige informiert über das gewählte Fahrprogramm.

1,0 Getriebeabstufung

+ Die Abstufungen des Achtgang-Automatikgetriebes passen sehr gut zur Leistungscharakteristik des Dieselmotors. Für jede Geschwindigkeit und Fahrsituation steht eine geeignete Übersetzung zur Verfügung. Dank der acht unterschiedlichen Übersetzungen müssen die Gänge nicht so weit gespreizt werden, trotzdem können die Drehzahlen bei hohen Geschwindigkeiten niedrig gehalten werden (gerade mal 1800 1/min bei 130 km/h im größten Gang) - das kommt vor allem dem Verbrauch zu Gute und vermittelt den Insassen einen stressfreien Eindruck.

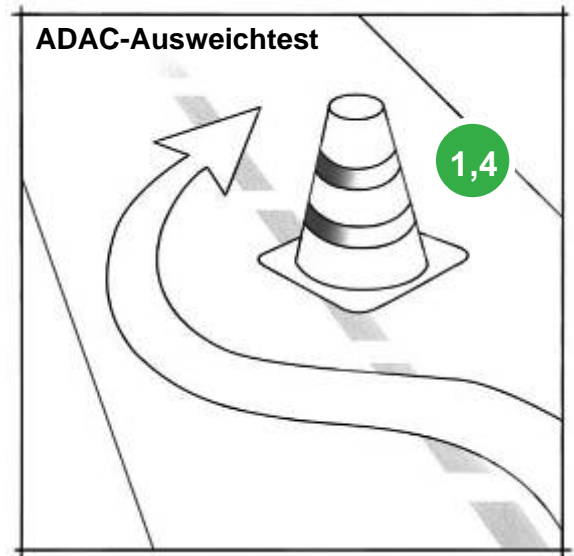


1,5 FAHREIGENSCHAFTEN

1,6 Fahrstabilität

Der Testwagen ist mit optionalem Adaptive Drive inkl. dem Wankausgleich Dynamic Drive ausgestattet.

⊕ Der 535d GT verhält sich bei jedem Tempo sehr richtungsstabil. Auch von Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen lässt er sich wenig beeindrucken. Muss man bei hohen Geschwindigkeiten plötzlich ausweichen, greift das elektronische Stabilitätsprogramm (DSC) ein und hilft dem Fahrer, das Auto unter Kontrolle zu halten. Die Abstimmung der einzelnen Komponenten ist BMW beeindruckend gut gelungen: beim ADAC-Ausweichtest verhält sich der 5er GT sehr sicher und untückisch. Er reagiert spontan auf die Lenkbefehle und kann den Test mit einer Eingangsgeschwindigkeit von 90 km/h durchfahren. Nur in der Ausfahrgasse pendelt er leicht mit dem Heck nach. Das durchaus gute Fahrverhalten kann noch mit der optionalen Hinterachslenkung im Detail verbessert werden. Die elektronische Traktionskontrolle greift bei durchdrehenden Hinterrädern gezielt und fein abgestimmt ein und verbessert somit den Vortrieb.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

1,3 Kurvenverhalten

⊕ In sehr schnell durchfahrenen Kurven untersteuert das Fahrzeug leicht. Dieses Fahrverhalten bringt auch weniger geübte Fahrer nicht aus der Ruhe. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich das Eigenlenkverhalten kaum. Fährt man den GT voll beladen, ändert sich das Kurvenverhalten praktisch nicht, Niveauregulierung und Wankausgleich können weiterhin gut stabilisieren und das Gewicht kaschieren. Mit der optionalen Hinterachslenkung (im Testwagen nicht verbaut) wird das gute Kurvenverhalten noch souveräner.

1,7 Lenkung*

Der Wendekreis dürfte mit 12,4 Metern etwas geringer ausfallen, was mit der optionalen Hinterachslenkung (nicht im Testwagen verbaut) realisiert werden könnte.

⊕ Der 5er reagiert sehr spontan auf Lenkkorrekturen, ohne dabei nervös zu wirken. Die Lenkung vermittelt dem Fahrer einen sehr guten Kontakt zur Fahrbahn und zeigt sich sehr präzise. Der 5er wirkt sehr handlich, im Stand genügt lediglich eine Lenkradumdrehung aus der Nulllage heraus, um die Räder voll einzuschlagen. Gleichzeitig ist der Kraftaufwand am Lenkrad dank der variablen Servounterstützung gering.

1,3

Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand sind durchschnittlich nur 35 m nötig (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienbereifung). Dabei zeigt sich die Bremsanlage ausgesprochen standfest und belastbar. Die Bremse spricht besonders schnell an und lässt sich ausgezeichnet dosieren, der Druckpunkt ist angenehm und das Bremsgefühl ausgezeichnet. Der Bremsassistent unterstützt auch weniger geübte Fahrer dabei im Ernstfall das volle Potential der Bremsanlage zu nutzen und somit einen möglichst kurzen Anhalteweg zu erzielen.

1,5

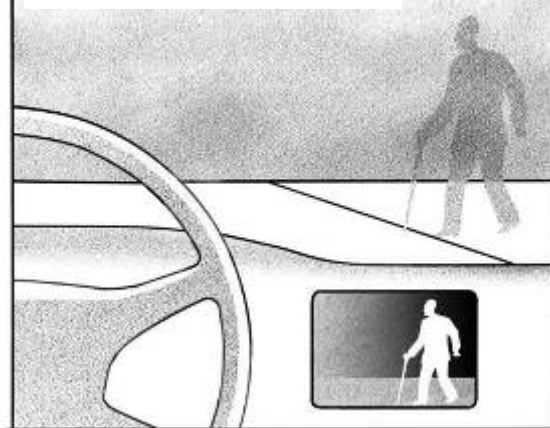
SICHERHEIT

1,3

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

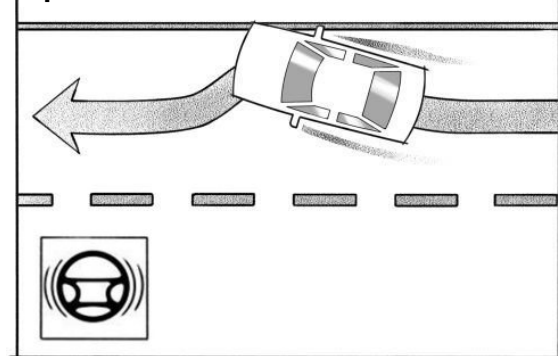
⊕ Der BMW 535d GT ist serienmäßig neben DSC auch mit einem Bremsassistenten ausgestattet. Die Runflat-Reifen inklusive Reifendruck-Kontrolle reduzieren die Gefahr, bei einem Reifenschaden die Kontrolle über das Fahrzeug zu verlieren. Gegen Aufpreis gibt es einen Nachtsicht-Assistenten auf Infrarotbasis, der über eine Personenerkennung verfügt und erkannte Personen hervorhebt sowie separat über Symbole dem Fahrer zeigt (auch über Headup-Display), ob die Personen stehen oder von welcher Seite kommend sie sich bewegen. Neben den serienmäßigen Bi-Xenon-Scheinwerfern ist optional Kurven-, Abbiegelicht und ein Fernlichtassistent erhältlich. Das aufwendige Lichtsystem verfügt über zahlreiche Betriebsmodi je nach Fahrsituation und erreicht eine ausgezeichnete Fahrbahnausleuchtung. Auf Wunsch gibt es auch einen Spurhalte- und einen Totwinklassistenten, die Systeme arbeiten mit Kameras und Radarsensoren, der Fahrer wird über Lenkradvibrationen und Warnlichter aufmerksam gemacht. Das Vibrationssignal des Totwinklassistenten kann aber leicht mit dem des Spurhalteassistenten verwechselt werden. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter 5-mal pro Sekunde, zusätzlich schaltet sich bei längerer starker Bremsung die Warnblinkanlage an. Die aufpreispflichtige Integral-Aktivlenkung kann durch elektronische Lenkeingriffe das DSC unterstützen (im Testwagen nicht verbaut). Das optionale Abstandsregelsystem ACC verfügt über eine Notbremsfunktion, um einen Aufprall zu verhindern oder seine Schwere zu reduzieren. Es bietet außerdem eine Stop&Go-Funktion, die das Auto beispielsweise im Stau bis zum Stillstand herunterbremst, gestoppt hält und wenn der vordere Wagen weiterfährt, auch automatisch wieder beschleunigt.

Nachtsichtassistent



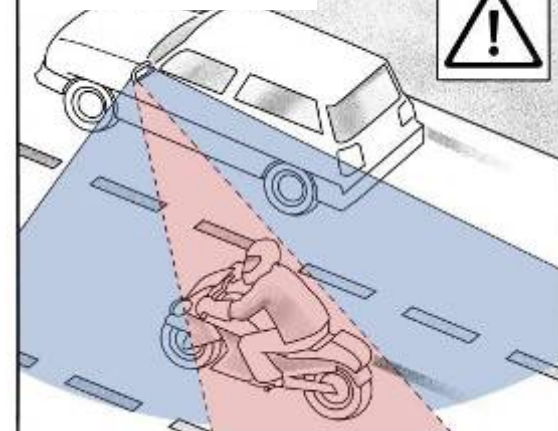
Der Fahrer sieht auf einem Display im Cockpit das elektronisch aufgeteilte Bild einer nach vorn blickenden Kamera.

Spurhalteassistent



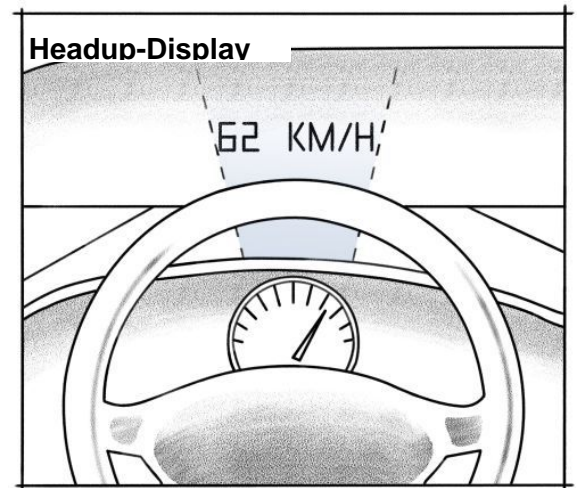
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

Totwinklassistent



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

Ein weiteres Highlight ist das Headup-Display, es projiziert Informationen zu Geschwindigkeit, Tempobegrenzung und Navigationsanweisungen in die Windschutzscheibe vorm Fahrer ein. Die Fahrerassistenzsysteme sollten im Normalfall bei jedem Motorstart aktiviert sein und sich nicht grundsätzlich an der letzten Einstellung orientieren - damit ihre Aktivierung nicht vergessen wird. Ebenfalls erhältlich ist ein innovatives Notrufsystem. Per Knopfdruck oder, im Falle eines Unfalls, automatisch wird eine Telefonverbindung zwischen dem Fahrzeug und der BMW-Hilfszentrale aufgebaut, welche das Fahrzeug ortet, viele technische Details ablesen kann und weiter Hilfe veranlasst.



In die Windschutzscheibe werden Geschwindigkeit, Navigationshinweise und andere Informationen eingespiegelt. Dadurch muss der Blick nicht mehr so stark von der Straße nach unten auf den Tacho gesenkt werden, außerdem entfällt die Anpassung der Augen (Akkommodation) auf die unterschiedlichen Entfernungen von Fahrbahn und Kombi-Instrument.

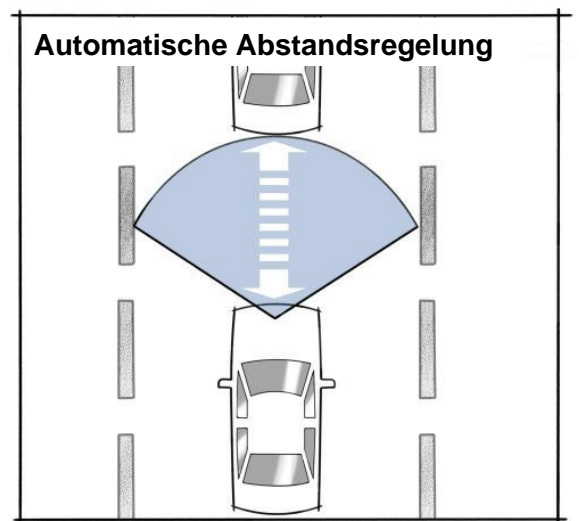
1,5 Passive Sicherheit - Insassen

+ Der 5er GT verfügt über Front-, vordere Seitenairbags und von vorne nach hinten durchgehende Windowbags. Ein Crash-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt zur Zeit der Testveröffentlichung noch nicht vor. Die vorderen Kopfstützen bieten bis zu 1,95 Meter großen Personen noch optimalen Schutz, sie sind zudem aktiv ausgelegt, um das Risiko eines Schleudertraumas zu reduzieren. Hinten reichen die Kopfstützen für bis 1,75 m große Personen, der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist relativ gering. Auf den vorderen Plätzen werden Insassen optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnt. An den sehr stabilen Außentürgriffen lässt sich im Falle eines Unfalls hohe Zugkraft anbringen.

1,5 Kindersicherheit

Auf der Rückbank lassen sich nur auf den äußeren Sitzplätzen Kindersitze befestigen, der Mittelsitz ist aufgrund seiner Sitzflächenform ungeeignet. Drei Kindersitze nebeneinander hätten wegen der Innenbreite ohnehin keinen Platz.

+ Dank fester und verwechslungssicherer Gurtschlösser lassen sich Kindersitze auf der Rückbank (Außenplätze) unkompliziert befestigen - alternativ auch mittels Isofix-System und Ankerhaken. Die Gurtlängen reichen für Kinderrückhaltesysteme mit besonders hohem Gurtbedarf aus und die Gurtschlösser sind kurz und flach, somit können viele Kindersitze lagestabil befestigt werden. Der Beifahrerairbag kann mit dem Schlüssel abgeschaltet werden, dann sind auch rückwärtsgerichtete Babyschalen auf dem Beifahrersitz erlaubt. Die Fensterschließkräfte fallen dank zuverlässig funktionierendem Einklemmschutz gering aus.



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

2,0 Fußgängerschutz

⊕ Die Motorhaube ist im vorderen Bereich relativ hoch, zudem befinden sich kaum harte Bauteile unmittelbar hinter dem Stoßfänger und unter der Motorhaube. Somit ist von einem moderaten Verletzungsrisiko bei einem Fußgänger-Unfall auszugehen. Ein Crashtest nach EuroNCAP-Norm liegt zum Zeitpunkt der Testveröffentlichung noch nicht vor.

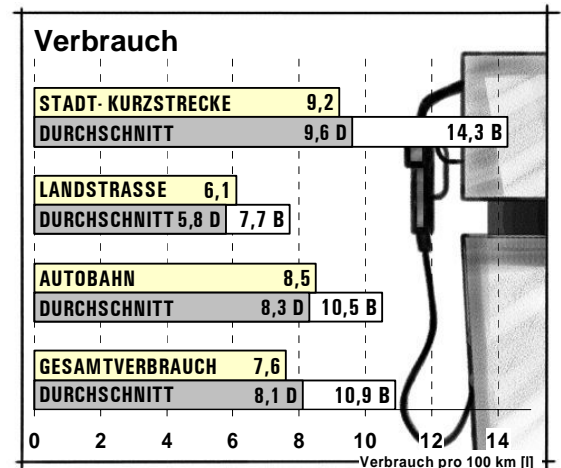
2,3 UMWELT/ECOTEST

2,9 Verbrauch/CO₂*

Mit einem Testverbrauch von 7,6 Liter auf 100 Kilometer liegt der 535 im Klassendurchschnitt. In der Stadt konsumiert er 9,2 l, über Land 6,1 l und auf der Autobahn 8,5 l auf 100 km. Die CO₂-Emissionen belaufen sich auf 199 g/km, was beim ADAC-EcoTest zu 31 Punkten reicht.

1,7 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind niedrig. Keine Schadstoffgruppe zeigt sich auffällig, selbst die Stickstoffoxide im anspruchsvollen Autobahn-Zyklus fallen nicht zu hoch aus - sonst eine typische Schwachstelle bei Dieselmotoren. Die Rußpartikel werden effektiv von einem geschlossenen Filtersystem aufgefangen und verbrannt. Der Motor erfüllt die Euro-5-Norm. Im EcoTest erreicht er hier 43 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten werden insgesamt 74 Punkte erzielt und damit vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest geholt.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

4,9 WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,3 Betriebskosten*

⊕ Die Betriebskosten werden zum Großteil aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Der 535 d wird mit günstigem Dieselmotorkraftstoff betrieben. Somit bekommt er im Kapitel Betriebskosten trotz eines durchschnittlichen Verbrauchs eine gute Benotung.

5,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der BMW besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Gemäß Hersteller ist im Schnitt alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ein kleiner - gar nur alle 60.000 km oder alle vier Jahre ein großer Service fällig. Der Diesel-Rußpartikelfilter ist gemäß Hersteller auf eine Laufleistung von 200.000 km ausgelegt.

⊕ Die langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. BMW spendiert nach eigenen Angaben dem GT durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.

⊖ Teure Werkstattstundenpreise und hohe Kosten für den Reifenersatz sorgen für die schlechte Benotung. Zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie.

2,6 Wertstabilität*

Allgemein leiden teure und luxuriöse Autos unter einem beachtlichen Wertverlust. Fahrzeuge aus dem Hause BMW erfreuen sich allerdings meist großer Beliebtheit auf dem Gebrauchtwagenmarkt. Deswegen wird dem 535 d GT im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert.

5,5 Kosten für Anschaffung*

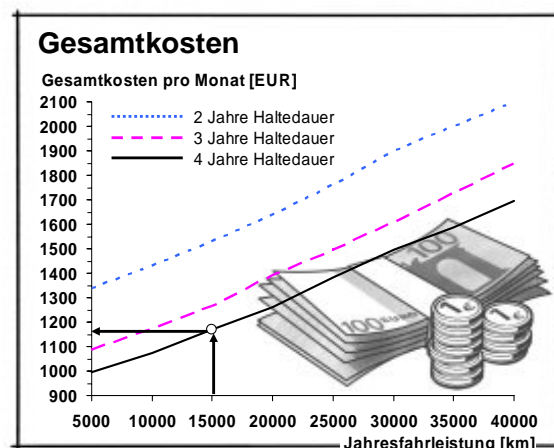
Ein Grundpreis von 60.100 € ist auch in der oberen Mittelklasse nicht mehr tolerierbar. Doch damit nicht genug, viele nützliche und praktische Optionen kosten Aufpreise im vierstelligen Eurobereich. Ein Aufpreis von fast 28.000 € wie im Testwagen sollte einen Interessenten nicht überraschen.

5,4 Fixkosten*

Auch für die Fixkosten muss man beachtliche Beträge kalkulieren: Die Kfz-Steuer schlägt mit 395 € pro Jahr zu Buche, aber auch die Versicherung, egal welche Versicherungsklasse man wählt, ist für den 535 d GT sehr teuer.

5,5 Monatliche Gesamtkosten*

Nur die Betriebskosten sind erschwinglich. In allen anderen Kategorien stellt sich der BMW 535 d GT als sehr teures Fahrzeug heraus. Die monatlichen Gesamtkosten sind immens.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1169 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	535i	550i	530d	535d
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2979	8/4395	6/2993	6/2993
Leistung [kW(PS)]	225(306)	300(407)	180(245)	220(300)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	400/1200	600/1750	540/1750	600/1500
0-100 km/h[s]	6,3	5,5	6,9	6,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	250	240	250
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	9,7 SP	11,5 SP	7,7 D	7,6 D
CO2 [g/km]	209	263	173	175
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/27/27	20/28/27	23/28/30	23/28/30
Steuer pro Jahr [Euro]	238	374	391	395
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1199	1588	1081	1169
Preis [Euro]	55.700	75.300	55.200	60.100

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2993 ccm
Leistung	220 kW (300 PS)
bei	4400 U/min
Maximales Drehmoment	600 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	RF245/50R18Y
Reifengröße (Testwagen)	245/50R18Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,35 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,9 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	7,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,2/ 6,1/ 8,5 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	175g/km / 199g/km
Innengeräusch 130km/h	65dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4998/1901/1559 mm
Leergewicht/Zuladung	2144 kg/456 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	345 l/740 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2100 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	920 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	137 Euro
Monatliche Werkstattkosten	138 Euro
Monatliche Fixkosten	145 Euro
Monatlicher Wertverlust	750 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.170 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/28/30
Grundpreis	60.100 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



AUSSTATTUNG

TECHNIK

elektronische Dämpferkontrolle (Adaptive Drive)	3.000 Euro ^o
Heckkamera	420 Euro ^o
Verkehrsschilderkennung	320 Euro ^o
Totwinkelassistent	620 Euro ^o
Abbiegelicht (inkl. Kurvenlicht)	450 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	1.550 Euro
Automatikgetriebe (8-Gang)	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	150 Euro ^o
Head-Up-Display	1.390 Euro ^o
Kurvenlicht (inkl. Abbiegelicht)	450 Euro ^o
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	520 Euro ^o
Tempomat	Serie
Xenonlicht	1.200 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Keyless Entry	790 Euro ^o
Klimaautomatik (4-Zonen)	Serie
Navigationssystem	ab 1.840 ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.180 Euro
Außenspiegel, automatisch abblendend (+ Innenspiegel)	550 Euro ^o
Lackierung Metallic	980 Euro ^o
Schiebe-Hubdach (Panoramadach)	1.700 Euro ^o

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

1,6

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,2	Fahreigenschaften	1,5
Verarbeitung	1,5	Fahrstabilität	1,6
Sicht	2,5	Kurvenverhalten	1,3
Ein-/Ausstieg	1,9	Lenkung*	1,7
Kofferraum-Volumen*	3,2	Bremse	1,3
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,5	Sicherheit	1,5
Kofferraum-Variabilität	2,2	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,3
Innenraum	1,5	Passive Sicherheit - Insassen	1,5
Bedienung	0,8	Kindersicherheit	1,5
Raumangebot vorne*	1,9	Fußgängerschutz	2,0
Raumangebot hinten*	2,1	Umwelt/EcoTest	2,3
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO ₂ *	2,9
Komfort	1,2	Schadstoffe	1,7
Federung	1,2		
Sitze	1,0	WIRTSCHAFTLICHKEIT	4,9
Innengeräusch	1,0	Betriebskosten*	2,3
Klimatisierung	1,5	Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
Motor/Antrieb	1,1	Wertstabilität*	2,6
Fahrleistungen*	1,0	Kosten für Anschaffung*	5,5
Laufkultur	1,0	Fixkosten*	5,4
Schaltung	1,2	Monatliche Gesamtkosten*	5,5
Getriebeabstufung	1,0		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen