



BMW 520i touring Automatic

Fünftürige Kombilimousine der oberen Mittelklasse (135 kW / 184 PS)

Es ist das bisher beste Auto im ADAC Autotest: der BMW 520i touring Automatik. Was ist sein Geheimnis? Viele solide Stärken, keine wirklichen Schwächen. So sammelt er gute Noten in allen Bereichen: geräumiger Innenraum, großer Kofferraum, edles Ambiente und feine Technik an allen Ecken und Enden. Viele Besonderheiten kosten Aufpreis, erhöhen jedoch den Fahrkomfort und die Sicherheit noch weiter. Die perfekt abgestimmte Achtgang-Automatik trägt ebenso dazu bei wie der kultiviert laufende Vierzylinder-Turbobenziner. Mit seiner "überschaubaren" Leistung motiviert er ohnehin mehr zur gelassenen Gangart. Die im ADAC EcoTest gemessenen 7,2 l Super pro 100 km sind ein angemessener Verbrauch – auch dank Start-Stopp-Automatik. So kann sich der 5er-touring mit neuem Zweiliter-Turbo und Achtgangautomatik mit der Summe seiner Eigenschaften an die Spitze setzen. Dass das Gute aber auch immer so teuer sein muss: ab 44.750 Euro. **Karosserievarianten:** Limousine und Kombi. **Konkurrenten:** u.a. Audi A6 Avant, Cadillac CTS Wagon, Mercedes E-Klasse T-Modell, Skoda Superb Combi, Volvo V70.

+ einfache Bedienung, sehr agiles und komfortables Fahrwerk, sehr gute Verarbeitung, hervorragende Sitze (Option), sehr hoher Sicherheitsstandard (inkl. aktiver Motorhaube)

- hoher Anschaffungspreis und teure Extras



ADAC-URTEIL



Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie macht einen sehr guten Eindruck. Alle Bleche und Anbauteile sind sauber gefertigt und montiert. 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 geringeren Verbrauch. Die Tankklappe ist in die zentrale Türverriegelung integriert. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt. Die maximale Zuladung beträgt sehr gute 500 kg.

⊖ Serienmäßig gibt's im 5er touring nur ein Reifendichtmittel, das bei kleinen Beschädigung helfen kann. Reifen mit Notlaufeigenschaften sind optional zu haben. Ein Reserverad ist nicht mehr lieferbar und würde im Kofferraum auch keinen Platz finden. Bordwerkzeug und Warndreieck sind griffbereit in einer Klappe im Kofferraumdeckel untergebracht - leider fehlt aber ein Wagenheber. Weder an den Seiten noch an Front und Heck schützen Leisten die Karosserie vor kleinen Remplern.

Sicht

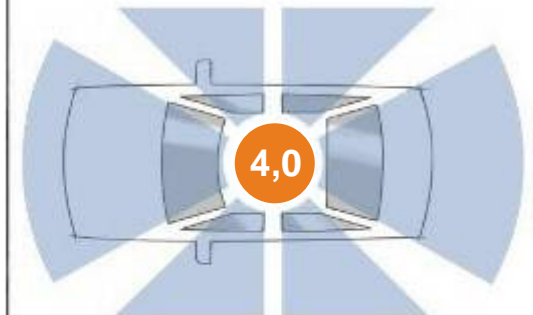
Die Übersichtlichkeit der Karosserie ist nach vorne zufriedenstellend. Der Fahrer kann die Front dank der sichtbaren Motorhaubenkante gut abschätzen.

⊕ 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 und zwei Kameras unten an den Außenspiegeln, die ein Umgebungsbild aus der Vogelperspektive ermöglichen. Zwei Kameras in der Frontschürze bei den vorderen Radläufen liefern je ein Bild links und rechts vom Fahrzeug und erleichtern das Herausfahren aus engen Lücken (alles optional).

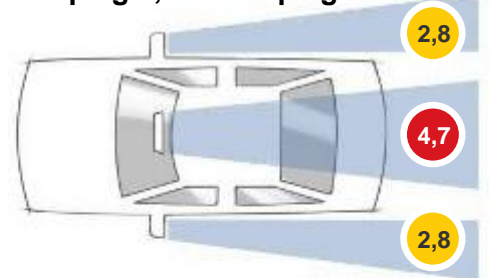


Breite Dachsäulen und die schmale Heckscheibe beeinträchtigen die Sicht nach hinten.

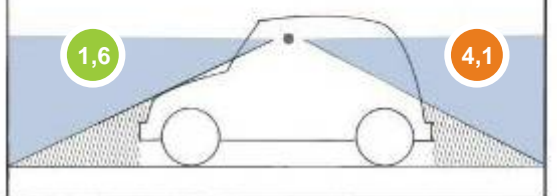
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.

Der Einparkassistent vermisst während der Vorbeifahrt Parklücken und manövriert durch selbsttätige Lenkeingriffe in die Parklücke (Aufpreis). Der Assistent funktioniert in der Praxis recht gut und ist vor allem für Personen, welche Probleme beim seitlich Einparken haben, eine sinnvolle Erleichterung. Allerdings muss die Parklücke eine gewisse Größe haben, in welche der geübte Fahrer auch ohne Assistent einparkt. Dank dieser Vielzahl an Systemen sollte das Einparken niemanden mehr vor Probleme stellen - leider verlangt BMW für diese Systeme saftigen Aufpreis (alle Parksysteme ca. 2.500 €). Die Scheibenwischer funktionieren sehr gut, sie befreien die Scheibe zuverlässig und über einen großen Wischbereich von Wasser, auch bei sehr hohen Geschwindigkeiten.

⊖ Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der 5er touring nur ausreichend ab. Der Grund sind vor allem die sehr breiten B- und C-Säulen und die recht kleine Heckscheibe, welche die Sicht nach draußen einschränken. Niedrige Objekte hinter dem Fahrzeug können aufgrund der recht hohen Heckfensterunterkante nah am Fahrzeug schlecht gesehen werden - die optionale Rückfahrkamera ist hier sehr empfehlenswert. Der Innenspiegel gibt immerhin ein zufriedenstellendes Sichtfeld wieder - es stören aber die nicht versenkbaren Kopfstützen im Fond.

2,7 Ein-/Ausstieg

Vorne steigt man zufriedenstellend ein und aus. Die Schweller sind nicht zu breit und auf einer angenehmen Höhe. Die Sitzhöhe ist für bequemes Ein- und Aussteigen aber nicht ideal. Hinten ist der Einstieg einfach, da die Türen weit öffnen und die Türausschnitte recht groß sind.

⊕ 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. Die Türaufhalter sind kräftig genug, um die schweren Türen auch an Steigungen sicher offen zu halten. Gegen Aufpreis gibt es das Soft-Close-System, damit müssen die Türen nur noch angelegt werden und werden dann elektrisch zugezogen. Es gibt eine angenehme Umfeldbeleuchtung, auch die Türgriffe außen werden mit LEDs erhellt (Aufpreis). Haltegriffe am Dachhimmel sind für alle außen sitzenden Insassen vorhanden.

2,4 Kofferraum-Volumen*

⊕ Mit 400 l fällt der Kofferraum im 5er touring nur durchschnittlich groß aus. Klappt man die Rücksitze um, kann das Kofferraumvolumen auf gute 840 l erweitert werden (gemessen bis Fensterunterkante). Wegen der schrägen Heckpartie kann man den Kofferraum nur zum Teil bis zur vollen Dachhöhe beladen



Der Kofferraum besitzt mit 400 l Volumen zwar Klassenstandard, ist aber gegenüber den Konkurrenten wie Mercedes E-Klasse (515 l) deutlich kleiner.

1,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich einfach öffnen und schließen, auf Wunsch auch elektrisch per Knopfdruck (im Testwagen vorhanden). Die Klappe gibt eine große Ladeöffnung frei, durch die sich der Kofferraum dank günstigem Format einwandfrei nutzen lässt. Die Kofferraumklappe öffnet 1,85 m hoch, damit müssen auch Großgewachsene nicht ständig auf ihren Kopf achten, um sich nicht zu stoßen. Die Ladekante liegt mit 62 cm über der Straße angenehm niedrig, eine Stufe innen gibt es nicht, damit kann Gepäck einwandfrei ein- und ausgeladen werden.

Der Kofferraum ist insgesamt gut zugänglich, weil die Ladeöffnung groß und seine Tiefe nicht zu üppig ausfällt. Zwei praktische Details: Die Gepäckraumabdeckung zieht sich elektrisch betrieben auf und zu und die Heckscheibe lässt sich separat öffnen.

1,9 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich dreigeteilt umklappen - sehr praktisch. Entriegeln kann man die Lehnenteile vom Kofferraum oder von der Rückbank aus. Der Klappmechanismus funktioniert recht einfach und leichtgängig. Zum Verstauen von Kleingepäck gibt es im Kofferraum ein Netz und ein tiefes Fach sowie Fächer unter dem Kofferraumboden. Der schmale mittlere Teil der Rücksitzlehne lässt sich zum Durchladen langer Gegenstände leicht vorklappen.

1,4 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 stellt man aber schnell fest. Das elektrisch einstellbare Lenkrad (in Höhe und Reichweite, Aufpreis) sowie günstig angeordnete Pedale und Schalthebel ermöglichen Personen unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition. Die Vordersitze lassen sich einfach elektrisch einstellen. Der Motor wird mittels Start-Knopf angelassen, eine Halterung für den Schlüssel fehlt leider. Der Tempomat wird über Tasten am Lenkrad gesteuert, auf Wunsch regelt ein Radar-System den Abstand zum Vordermann (im Testwagen nicht vorhanden). Serienmäßig steuert 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 und automatisch abblendend sind sie nur gegen Aufpreis. Die Schalter für die Nebelscheinwerfer und -schlussleuchte sind praxisgerecht 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. Der Fahrer kann jetzt wieder die Motortemperatur überwachen - es ist ein Thermometer für die Öltemperatur vorhanden. 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 noch nicht perfekt. Die angezeigte erlaubte Maximalgeschwindigkeit wird aus den Kartenmaterialinformationen des Navigationssystems und den durch eine Kamera in der Windschutzscheibe erkannten Schildern ermittelt. Einschränkungen bei der Uhrzeit und bei Nässe werden registriert und berücksichtigt (z.B. bei Nässe nur, wenn Regensensor Regen erkennt). Das Navigationssystem funktioniert sehr gut und reagiert ausgesprochen schnell. Das hochauflösende Display zeigt eine brillante Darstellung. Das Radio lässt sich gut bedienen, es gibt acht mit beliebigen Systemfunktionen frei belegbare Funktionstasten, die als Sensortasten ausgeführt sind und bereits bei Berührung die hinterlegte Funktion anzeigen (z.B. Radiosender, Navigationsziel, Telefondirektwahl, Klimaeinstellung). Das HIFI-System Professional sorgt für hervorragenden Raumklang.



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

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 (im Testwagen). Alle Schalter sind einwandfrei beleuchtet; auch die Drehrädchen der mittleren Lüftungsdüsen. Zusätzlich gibt es gegen Aufpreis eine Ambientebeleuchtung, ergänzend zur Innenraumbeleuchtung mit vier Leseleuchten.

– Die vorderen Insassen müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit hinauslehnen, weil die Griffe dann zu weit weg sind. Es gibt keine Flaschenhalter, in denen auch große Getränkeflaschen untergebracht werden können.

1,5 Raumangebot vorne*

+ Der Fahrersitz lässt sich für knapp zwei Meter große Personen einstellen. Die Kopffreiheit wäre sogar noch üppiger. Die für diese Fahrzeugklasse großzügige Innenbreite sorgt für ein angenehmes Raumgefühl.

2,7 Raumangebot hinten*

Auf der Rückbank finden nur zwei Erwachsene nebeneinander bequem Platz, der mittlere Sitz ist im Prinzip ein Notsitz und eher für kurze Strecken geeignet. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht der Platz auf der Rückbank für ca. 1,87 große Personen. Die Innenbreite ist gut, die Kopffreiheit großzügig. Man fühlt sich nicht eingeengt.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,87 m bequem Platz.

1,1 KOMFORT

1,2 Federung

Testfahrzeug mit aufpreispflichtigem Dynamische Dämpfer Control ausgestattet.

+ Die Abstimmung der Federn und Dämpfer ist BMW beim 5er touring sehr gut gelungen. Sie ist sehr ausgewogen und kommt mit den meisten Fahrbahnoberflächen gut klar. Für die Dynamische Dämpfer Control stehen drei Stufen zur Verfügung: Comfort, Comfort+ und Sport. Die Comfort-Stellung 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 Sport-Modus bringt ein direkteres Fahrgefühl, kleine Bodenwellen spüren die Insassen deutlicher. Es ändert sich auch das Ansprechverhalten von Lenkung und Motor. Im Comfort-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 nicht. 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 in Kurven hält sich auch ohne Wankausgleichs Dynamic-Drive in Grenzen.

1,0 Sitze

Testwagen mit aufpreispflichtigen Komfort-Volledersitzen. Der Lederbezug ist bei sommerlichen Temperaturen etwas schweißtreibend, gegen Aufpreis gibt es eine angenehme und zugfreie Sitzlüftung.

⊕ Die optionalen Komfortsitze 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 mit einer elektrisch einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet, die sich in Höhe und Intensität justieren lässt. Auf der Rückbank geht es nicht ganz so luxuriös zu, dennoch gefallen die hohen Lehnen, die gut konturierten Flächen und die ausgewogene Polsterung - so ergibt sich auch für große Erwachsene eine angenehme Sitzposition. Zumal die Lehnenneigung beim Kombi einstellbar ist.

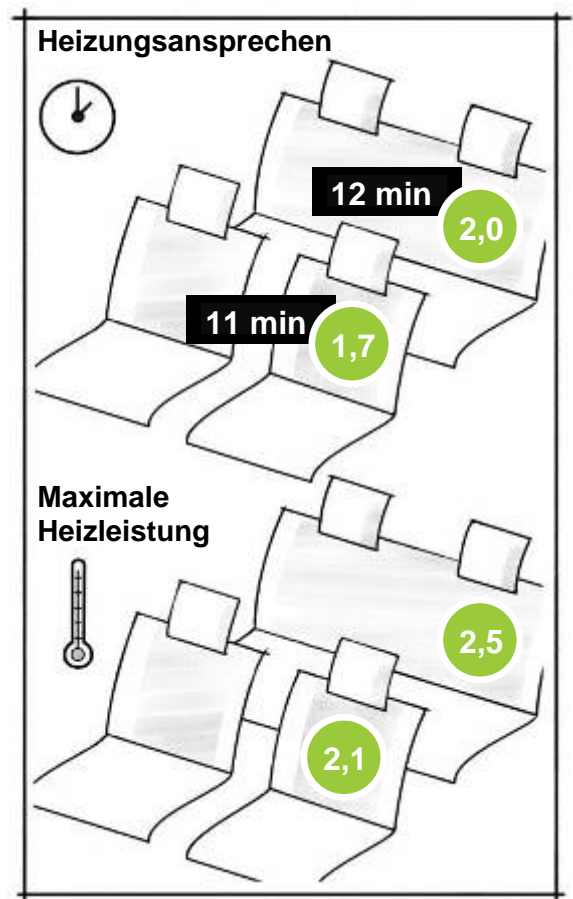
1,1 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum ist niedrig, gerade mal 65 dB(A) wurden bei 130 km/h im Innenraum gemessen. Der Motor hält sich leise im Hintergrund, nur unter Last kann man ihn vernehmen. Auch bei sehr hohem Tempo sind noch angenehme Gespräche zwischen den Insassen möglich. Windgeräusche und andere Fahrgeräusche werden kaum wahrgenommen.

1,2 Klimatisierung

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

⊕ Die Heizung spricht vorne wie hinten schnell an und zeigt eine einwandfreie Heizwirkung. Die Wohlfühltemperatur von 22 °C wird vorne nach 11 Minuten und hinten nach 12 Minuten erreicht (Ausgangspunkt: -10 °C). Eine 2-Zonen-Klimaautomatik 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 in der Intensität einstellbares Automatikprogramm der Klimaanlage) und gegen weiteren Aufpreis (im Testwagen verbaut) eine 4-Zonen-Klimaautomatik, mit welcher auch die hinteren Passagiere ihr Klima separat wählen können. Die Luftmengen lassen sich in verschiedenster Weise individuell regeln, Fahrer und Beifahrer getrennt, zudem kann über das Bordmenü die Intensität je Luftöffnung (oben, Mitte, unten) eingestellt werden. Wem dies zu kompliziert erscheint, kann auf die sehr gute Automatikfunktion zurückgreifen. Ein Aktivkohlefilter und eine automatische Umluftumschaltung sind in der erweiterten Klimaautomatik ebenfalls enthalten.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

1,5

MOTOR/ANTRIEB

1,9

Fahrleistungen*

⊕ Die Fahrleistungen genügen für standesgemäßes Vorwärtskommen vollkommen. Der 2-l-Vierzylinder-Benziner leistet 184 PS und bietet ein maximales Drehmoment von 270 Nm - die liegen zwar schon bei 1.250 U/min. und damit sehr früh an, um einen über 1,8 Tonnen schweren Kombi in Bewegung zu setzen, ist das nicht gerade viel. Hinzu kommt die sehr lange Übersetzung des Getriebes. Für flottes Beschleunigen braucht es also höhere Drehzahlen. Dann kann man im Nu überholen und flott vorankommen.

1,7

Laufkultur

⊕ Die Laufruhe des Vierzylinder-Benziners ist gut, es werden fast keine Vibrationen in den Innenraum übertragen, der Motor ist gut gekapselt. Bei sehr niedrigen Drehzahlen zeigt sich das Aggregat aber etwas brummig - typisch für einen Vierzylinder. Im EcoPro-Modus lässt die Automatik den Motor bei etwa 1.100 U/min. laufen, nur dann können die Insassen die leichten Brummfrequenzen im Innenraum und die dezenten Vibrationen wahrnehmen.

1,2

Schaltung

⊕ Die serienmäßige Achtgang-Sportautomatik schaltet die Gangstufen schnell und dabei weitgehend ruckfrei. Bei ruhiger Fahrweise werden niedrige Drehzahlen gewählt, was dem Verbrauch zu gute kommt. Im EcoPro-Modus wird das Drehzahlniveau nochmals abgesenkt. Wer eine spontanere Reaktion auf Gasbefehle wünscht, wählt den Sportmodus. Bei sportlicher Fahrweise nutzt die Automatik das gesamte Drehzahlband des Motors. Die Gänge können auch mittels Schaltpaddel am Lenkrad gewechselt werden. Die Automatik reagiert praktisch verzögerungsfrei auf Schaltbefehle.

1,0

Getriebeabstufung

⊕ Die acht Gänge bieten eine große Gesamtspreizung, der 520i touring fährt spontan mit kurzer Übersetzung im ersten Gang an und kann selbst auf der Autobahn noch mit sehr niedrigen Drehzahlen und moderatem Verbrauch dahingleiten. Die Übersetzungsstufen passen sehr gut zueinander, zwischen den Gängen entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Die Achtgangautomatik ist gegenüber der "alten" Sechgang ein echter Fortschritt.

1,4

FAHREIGENSCHAFTEN

1,3

Fahrstabilität

⊕ Der 520i touring verhält sich bei jedem Tempo sehr richtungsstabil. Auch von Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen lässt er sich wenig beeindrucken. Muss man bei hohen Geschwindigkeiten plötzlich ausweichen, springt das elektronische Stabilitätsprogramm (DSC) dem Fahrer zur Seite und hilft, das Auto unter Kontrolle zu halten.

Die elektronische Traktionskontrolle greift bei durchdrehenden Hinterrädern gezielt und fein abgestimmt ein und verbessert somit den Vortrieb. Den ADAC Ausweichtest meistert der über 1,8 t schwere Kombi mühelos. Weitgehend neutral lässt er sich durch den Parcours fahren, im Grenzbereich zeigt er gutmütiges Untersteuern. Durch die Integral-Aktivlenkung verhält sich der 5er touring noch stabiler im Grenzbereich und absolviert den Ausweichtest insgesamt sehr sicher und harmonisch.

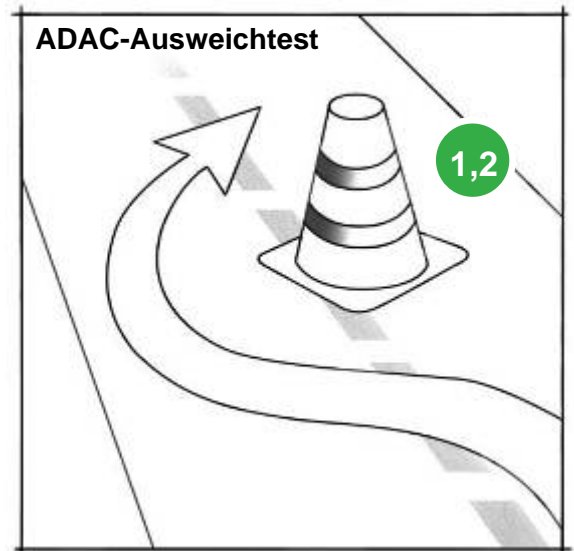
1,0 Kurvenverhalten

⊕ In sehr schnell durchfahrenen Kurven untersteuert das Fahrzeug leicht, der Grenzbereich liegt dank der Aktivlenkung sehr hoch. Dieses Fahrverhalten bringt auch weniger geübte Fahrer nicht aus der Ruhe. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich Eigenverhalten kaum. Selbst voll beladen zeigt sich der 5er touring sehr agil und sicher.

1,3 Lenkung*

Testwagen mit optionaler Integral-Aktivlenkung (Allradlenkung).

⊕ Die Lenkung im 5er touring spricht sehr gut auf Lenkbefehle an und zeigt sich sehr präzise. Die Lenkkräfte im Stand sind gering, auf der Autobahn steigen diese an, was für ein sehr gutes Lenkgefühl sorgt, das Fahrzeug wirkt auch bei hohen Geschwindigkeiten nicht nervös. Die Übersetzung der Lenkung ist sehr direkt, das lässt das Auto handlich wirken. Auch der Wendekreis mit seinen nur 11,7 m trägt zur Handlichkeit beim Rangieren bei.



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.

1,7 Bremse

⊕ Der 520i touring benötigt bei einer Vollbremsung von 100 km/h bis zum Stillstand 36 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Good Year Excellence 97Y in der Größe 225/55 R17). Dabei zeigt sich die Bremsanlage standfest und belastbar. Die Bremse spricht schnell an und lässt sich ausgezeichnet dosieren, der Druckpunkt ist angenehm und das Bremsgefühl ohne Tadel. Der Bremsassistent unterstützt weniger geübte Fahrer dabei, im Ernstfall das volle Potential der Bremsanlage zu nutzen.

1,5 SICHERHEIT

1,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

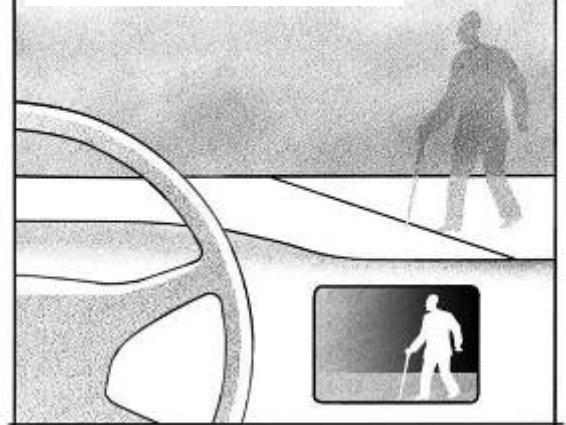
⊕ Der BMW 520i touring ist serienmäßig neben DSC auch mit einem Bremsassistenten ausgestattet. Die Run-Flat-Reifen (Option) inklusive Reifendruck-Kontrolle reduzieren die Gefahr, bei einem Reifenschaden die Kontrolle über das Fahrzeug zu verlieren. Gegen Aufpreis gibt es einen Nachtsicht-Assistenten 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 aufpreispflichtigen Bi-Xenon-Scheinwerfern ist optional Kurven- und Abbiegelicht erhältlich - das aufwendige Lichtsystem verfügt über zahlreiche Betriebsmodi je nach Fahrsituation und erreicht eine ausgezeichnete Fahrbahnausleuchtung. Auf Wunsch gibt es auch einen Spurverlassenswarner und einen Totwinkelassistenten, die Systeme arbeiten mit Kameras und Radarsensoren, der Fahrer wird über Lenkradvibrationen und Warnlichter aufmerksam gemacht. 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. Das optionale 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 herunter bremst, gestoppt hält und wenn der vordere Wagen weiterfährt, auch automatisch (nach Gaspedalantippen) wieder beschleunigt. Ein weiteres Highlight ist das Headup-Display, es projiziert Informationen zu Geschwindigkeit, Tempobegrenzung und Navigationsanweisungen in die Windschutzscheibe vor dem Fahrer ein. Neu ist auch ein im Tempomat integrierter Geschwindigkeitslimit-Assistent, welcher durch Tastendruck am Lenkrad die Fahrzeuggeschwindigkeit begrenzt und somit hilft, eine vorgeschriebene Geschwindigkeit einzuhalten.

1,7 Passive Sicherheit - Insassen

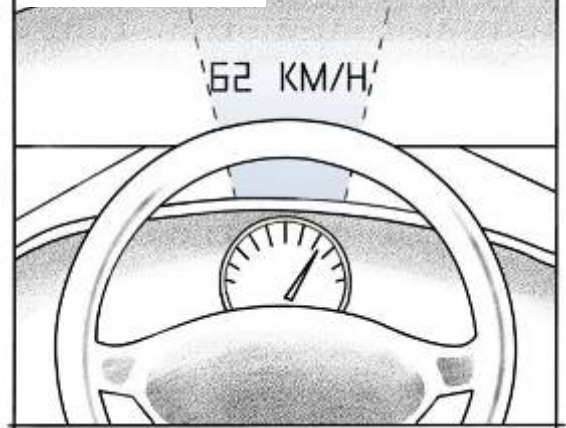
⊕ Der 5er touring verfügt über Front-, vordere Seitenairbags und von vorne nach hinten durchgehende Windowbags. Im EuroNCAP-Crashtest trat die Limousine an, sie erreicht beim Insassenschutz 95% der möglichen Punkte und somit volle fünf Sterne in der Gesamtbewertung. Für den Kombi ist ein ähnlich gutes Ergebnis zu erwarten. Die vorderen Kopfstützen bieten bis zu 1,95 m großen Personen optimalen Schutz, sie sind zudem aktiv ausgelegt, um das Risiko eines Schleudertraumas zu reduzieren. Hinten reichen die Kopfstützen nur für bis 1,75 m große Personen, der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist recht groß. Auf den vorderen Plätzen werden Insassen optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnt. Den Anschnallstatus der hinten Sitzenden kann der Fahrer im Tachoinstrument ablesen. Der 5er besitzt bei Wahl des Navigationssystems ein automatisches Notrufsystem (im BMW Assist enthalten), welches bei Airbagauslösung oder Tastendruck (am Dachhimmel angebrachte Notruftaste) automatisch eine Sprechverbindung zur BMW Service-Zentrale herstellt. Bei Bedarf sendet diese einen Notruf an die Rettungsleitstelle weiter und hält eine Sprechverbindung mit den verletzten Insassen bis die Rettungskräfte eintreffen. Die ersten drei Jahre ist dieser Service kostenfrei, danach verlangt BMW leider saftige jährliche Gebühren.

Nachtsichtassistent



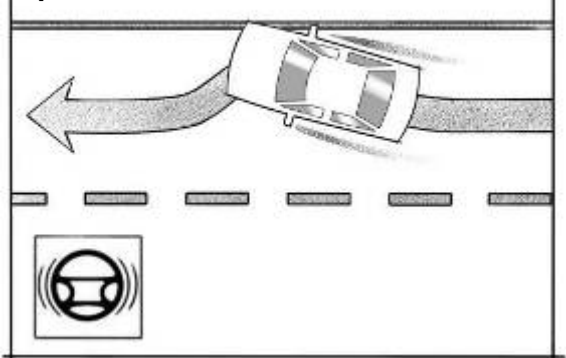
Der Fahrer sieht auf einem Display im Cockpit das elektronisch aufgehellte Bild einer nach vorn blickenden Kamera.

Headup-Display



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.

Spurhalteassistent



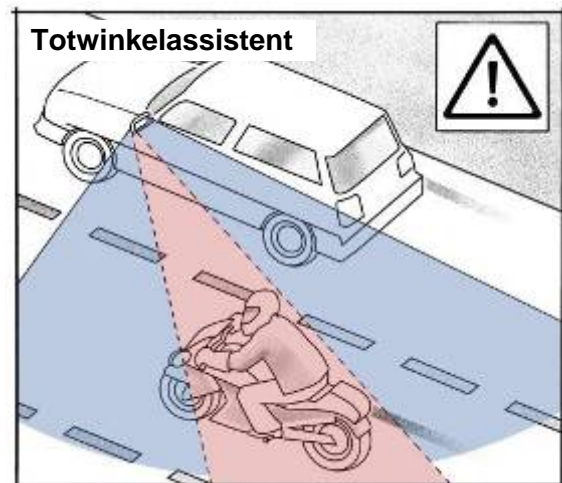
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

An den sehr stabilen Außentürgriffen lassen sich im Falle eines Unfalls hohe Zugkräfte aufbringen. Der Verbandkasten und das Warndreieck sind vorbildlich in einem Fach an der Heckklappe untergebracht und dadurch auch bei beladenem Kofferraum sehr gut zugänglich.

1,4 Kindersicherheit

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

⊕ Beim EuroNCAP-Crashtest erhält der 5er als Limousine im Bereich Kindersicherheit 83 % der möglichen Punkte. 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, nur dann sind auch rückwärtsgerichtete Babyschalen-Sitze auf dem Beifahrersitz erlaubt. Die Fensterschließkräfte fallen dank zuverlässig funktionierendem Einklemmschutz gering aus.



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.

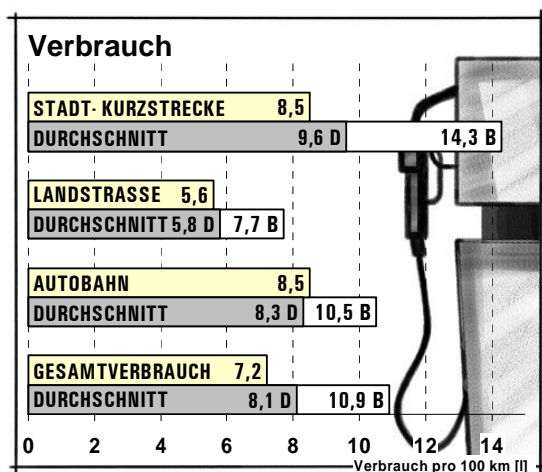
1,9 Fußgängerschutz

⊕ Der 5er-BMW besitzt eine aktive Motorhaube, welche bei einem Zusammenstoß mit einem Fußgänger automatisch angehoben wird und dadurch den Raum zwischen Motor und Haube vergrößert. Beim EuroNCAP-Crashtest erhält er gute 78 % der möglichen Punkte für den Fußgängerschutz. Nur die Vorderkante der Motorhaube ist noch zu aggressiv gestaltet.

1,6 UMWELT/ECOTEST

1,9 Verbrauch/CO2*

⊕ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des 520i touring Automatik liegt bei moderaten 7,2 l Super alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 165 g pro Kilometer. Im EcoTest gibt das 41 Punkte. Innerorts liegt der Verbrauch dank serienmäßiger Start-Stopp-Automatik bei 8,5 l, außerorts bei niedrigen 5,6 l und auf der Autobahn bei 8,5 l Super pro 100 km. Die Werte zeigen, dass häufiges Beschleunigen und schnelle oder dynamische Fahrweise den Verbrauch deutlich erhöhen, während sehr ruhige und gleichmäßiges Fahren mit Verbrauchswerten belohnt wird, die bisher eher bei Dieselfahrzeugen üblich waren. Über den "Fahrerlebnisschalter" kann man nun auch das EcoPro-Fahrprogramm auswählen.



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

Während Fahrwerk und Lenkung wie im Comfort-Modus eingestellt sind, reagiert das Gaspedal deutlich träger auf Leistungsforderungen, die Automatik wählt möglichst niedrige Drehzahlen und die Leistung der Klimaanlage wird auf das Nötigste beschränkt. Diese Maßnahmen sollen zum Spritsparen beitragen und sind vor allem dahingehend sinnvoll, dass sie den Fahrer für den Kraftstoffverbrauch sensibilisieren. Sparsame Fahrweise im EcoPro-Modus wird belohnt, indem die zusätzlich möglichen Kilometer angezeigt werden.

1,3 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind insgesamt sehr gering, nur im anspruchsvollen Autobahnzyklus werden etwas erhöhte Kohlenmonoxid-Werte gemessen. Daher gibt's auch nur 47 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten kann der 520i touring so ansehnliche 88 Punkte und vier von fünf Sterne im ADAC EcoTest erzielen.

3,1 WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,3 Betriebskosten*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der 520i touring teures Superbenzin (auch E10 möglich) benötigt und zudem nicht herausragend sparsam fährt, kann er hier nur eine durchschnittliche Bewertung erzielen.

2,5 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 BMW besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teurer Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

⊕ Die langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte und tragen somit zur Kosteneinsparung bei. BMW spendiert nach eigenen Angaben dem 5er durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile. Bei Verwendung der Seriengröße halten sich die Ausgaben für den Reifenersatz noch auf erfreulichem Niveau.

⊖ Die teuren Werkstattstundenpreise verhindern eine noch bessere Benotung, zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).

2,3 Wertstabilität*

⊕ Dem getesteten Modell wird eine gute Restwertentwicklung prognostiziert. Innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums ist nicht mit einem komplett neuen Modell zu rechnen. Aktuelle Sparmaßnahmen wie Start-Stopp-Automatik und moderne Technik auf Höhe der Zeit wirken sich positiv aus.

3,9 Kosten für Anschaffung*

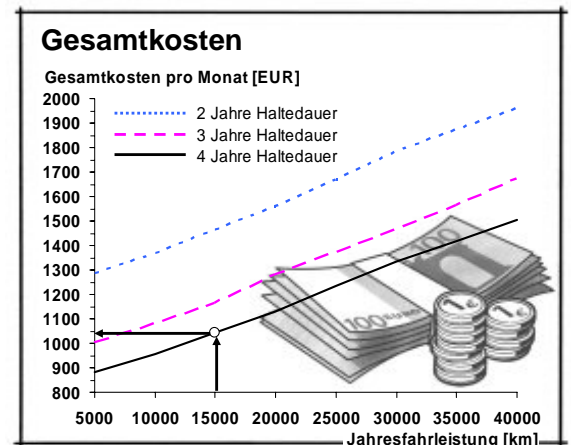
Der Basispreis für die getestete Variante mit Automatikgetriebe liegt bei 44.750 Euro. Im Bereich Sicherheit ist alles Nötige an Bord, freilich lässt sich der Bereich noch weiter aufrüsten. Auch der Komfort kommt standardmäßig nicht zu kurz, bietet aber noch genug Möglichkeiten zur Optimierung. Wenn man die in dieser Klasse üblichen Extras hinzuaddiert, erhöht sich der Grundpreis um weitere ca. 11.400 Euro (ADAC Ausstattungswarenkorb).

2,1 Fixkosten*

⊕ Die Steuer beträgt überschaubare 112 Euro pro Jahr. Deutlich teurer kommen Haftpflicht, Teil- und Vollkaskoversicherung, wobei sich die Einstufungen noch im akzeptablen Bereich dieser Klasse bewegen.

3,4 Monatliche Gesamtkosten*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für den 520i touring im Vergleich zu seinen Mitbewerbern, dann kann er sich noch im Mittelfeld einsortieren. Kein Teilbereich fällt besonders günstig aus, aber auch nicht besonders teuer. Aufgrund des Verhältnisses Betriebskosten zu Fixkosten lohnt sich diese Variante eher für Wenigfahrer.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1044 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	528i	530i	535i	550i	520d	525d	530d	535d
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1997	6/2996	6/2979	8/4395	4/1995	4/1995	6/2993	6/2993
Leistung [kW(PS)]	180(245)	200(272)	225(306)	300(407)	135(184)	160(218)	190(258)	230(313)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	350/1250	310/2600	400/1200	600/1750	380/1750	450/1500	540/1500	630/1500
0-100 km/h[s]	6,4	6,7	5,8	5,1	8,3	7,2	6,2	5,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	244	250	250	250	222	236	247	250
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	8,1 SP	8,9 SP	9,2 SP	11,7 SP	5,5 D	5,8 D	6,4 D	6,1 D
CO2 [g/km]	165	183	190	249	130	138	155	148
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/26/24	19/26/24	19/27/24	21/28/29	19/25/28	19/25/28	20/26/28	20/28/30
Steuer pro Jahr [Euro]	130	186	200	346	210	226	355	341
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1070	1143	1216	1631	937	1004	1095	1228
Preis [Euro]	47.250	48.750	53.350	73.450	43.050	48.050	52.350	59.950

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-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1997 ccm
Leistung	135 kW (184 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	270 Nm
bei	1250 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/55R17W
Reifengröße (Testwagen)	225/55R17Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,7/11,55 m
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,9 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	7,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,5/ 5,6/ 8,5 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	156g/km / 165g/km
Innengeräusch 130km/h	65dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4907/1860/1462 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2100 mm
Leergewicht/Zuladung	1850 kg/500 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	400 l/840 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	970 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	169 Euro
Monatliche Werkstattkosten	69 Euro
Monatliche Fixkosten	95 Euro
Monatlicher Wertverlust	711 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.044 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/23/24
Grundpreis	44.750 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.



BMW 520i touring Automatic

AUSSTATTUNG

TECHNIK

elektronische Dämpferkontrolle	1.300 Euro°
Abbiegelicht (inkl. Kurvenlicht)	450 Euro°
Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent	620 Euro°
Verkehrsschilderkennung	320 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	1.550 Euro
Aktivlenkung (Integrallenkung)	1.750 Euro°
Automatikgetriebe	2.200 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	150 Euro°
Head-Up-Display	1.390 Euro°
Kurvenlicht (inkl. Abbiegelicht)	450 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	520 Euro°
Tempomat	Serie
Xenonlicht	1.200 Euro°

INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	210 Euro°
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Nachtsicht-Assistent	2.000 Euro
Navigationssystem	ab 1.840°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.200 Euro
Lackierung Metallic	980 Euro°
Schiebe-Hubdach	1.650 Euro

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

1,5

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest