



## BMW 520d Luxury Line Steptronic

Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse  
(140 kW / 190 PS)

Die obere Mittelklasse ist für die Fahrzeughersteller ein wichtiges Segment, vor allem auf dem Dienstwagenmarkt. Der neue 5er BMW, einer der wichtigsten Vertreter dieser Klasse, wurde 2017 neu aufgelegt. Im ADAC Autotest legt die Limousine als 520d einen guten Auftritt hin. Die Fahrleistungen sind mit dem 190 PS starken Vierzylinder-Diesel absolut langstreckentauglich, der Komfort ebenfalls. Den Herausforderungen der digitalen Welt zeigt sich das Auto gewachsen, nahezu alle Wünsche nach Multimedia und Konnektivität können erfüllt werden. Der mit der optionalen Allradlenkung und dem adaptiven Fahrwerkssystem ausgestattete Testwagen zeigte sich auch in einer der selbsternannten Kernkompetenzen der Münchner Marke versiert: Der Freude am sportlichen Autofahren. Zielgenau und stabil durchteilt der 5er jegliche Kurven, auch im ADAC Ausweichtest gefällt das sichere und unaufgeregte Fahrverhalten. Feingeister können aber durchaus das etwas entkoppelte Fahrgefühl der Allradlenkung kritisieren. Besonders erfreulich ist aber die vorbildliche Reinigung der Abgase mittels SCR-System, sowohl auf dem Rollenprüfstand als auch bei der Emissionsmessung des ADAC im Straßenverkehr. Der Bayer erhält für seinen Testverbrauch von 5,2 l/100 km und die niedrigen Emissionen vier von fünf Sterne im EcoTest. Ein in fast allen Bereichen gelungenes Auto also, größtes Manko bleibt der hohe Preis - und der ist auch für Dienstwagenfahrer wichtig. Das günstigste Modell ist derzeit ein 520d mit Handschaltung, erhältlich ab 45.200 Euro. Als getesteter Luxury Line kommt der BMW inklusive absolut empfehlenswerter Achtgang-Automatik auf mindestens 51.750 Euro, der Testwagen kostet schon 71.890 Euro - aber die Ausstattungsliste ist hier noch nicht erschöpft. **Karosserievarianten:** touring **Konkurrenten:** u.a. Audi A6 2.0 TDI, Mercedes E220d, Skoda Superb 2.0 TDI.

+ vorbildliche Abgasreinigung, komfortables und sicheres Fahrverhalten, gute Sicherheitsausstattung

- hoher Preis, teurer Unterhalt

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,0

AUTOKOSTEN 3,6

### Zielgruppencheck

Familie 3,1

Stadtverkehr 4,0

60+ Senioren 3,2

Langstrecke 2,0

Transport 3,4

Fahrspaß 2,2

Preis/Leistung 2,8

EcoTest ★★★★★☆

## 2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 1,2 Verarbeitung

⊕ Standesgemäß sind die Verarbeitung der Karosserie und die verwendeten Materialien im Innenraum. Hier gibt es kaum etwas zu kritteln, nur die große Pappelholz-Zierleiste auf dem Armaturenbrett knarzt im Testwagen beim Hinlangen. Während der Fahrt aber scheppert nichts. Spürbar ist die sorgfältige Verarbeitung auch am

### 2,8 Alltagstauglichkeit

Ob und wie gut man bei einer Reifenpanne abgesichert ist, entscheidet man bei der Konfiguration des Autos, denn serienmäßig gibt es keinerlei Hilfe in der Not. Gegen Aufpreis bekommt man aber entweder ein Reifenreparaturset oder ein Notrad samt Wagenheber. Auch Reifen mit Notlaufeigenschaften sind erhältlich.

⊕ Im Einsatz als Businesslimousine kann der 5er seine Langstrecken-Qualitäten ausspielen: Der 66 l fassende Tank ermöglicht auf Basis des EcoTest-Verbrauchs eine Reichweite von 1.265 km. Auch bis zu zwei Tonnen

Fahrzeugboden. Hier ist alles mit großem Aufwand abgedeckt, selbst der Endschalldämpfer verschwindet unter einer Verkleidung. So ist der Unterboden aerodynamisch günstig gestaltet und die Technik vor Verschmutzung geschützt.

schwere Anhänger können beim 520d mit auf Reisen gehen, die Stützlast beträgt dabei 90 kg. Auf dem Dach können 100 kg Gepäck verstaut werden - insgesamt beträgt die Zuladung des Autos 545 kg.

Der 21,5 l große AdBlue-Tank kann einfach über eine Einfüllöffnung neben dem Dieseltutzen gefüllt werden.

⊖ Der Oberklasse-Bajuware wird mit jedem Modellzyklus größer. 4,94 m Länge kratzen schon an der nächsten Klasse und 2,13 m Breite (inklusive Spiegeln) sind in der Stadt und der Autobahnbaustelle ein Hindernis.

### 2,9 Licht und Sicht

Die Limousine ist nicht nur ausladend, deren Enden sind auch nur mäßig abschätzbar, vor allem da sich das Heck dem Blick des Fahrers komplett entzieht.

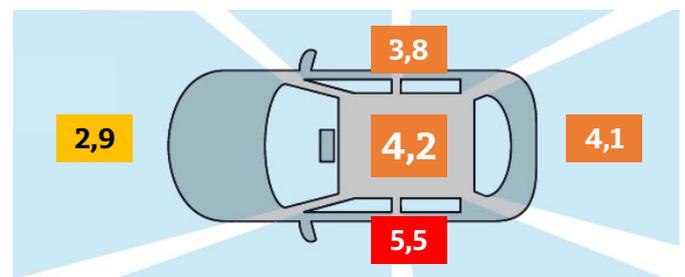
Der Innenspiegel blendet serienmäßig ab, gegen Aufpreis kann dies auch der linke Außenspiegel - für die Beifahrerseite bietet BMW diese Option überhaupt nicht an. Zumindest verfügen beide Außenspiegel über einen zusätzlichen asphärischen Bereich, um den toten Winkel zu verkleinern.



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

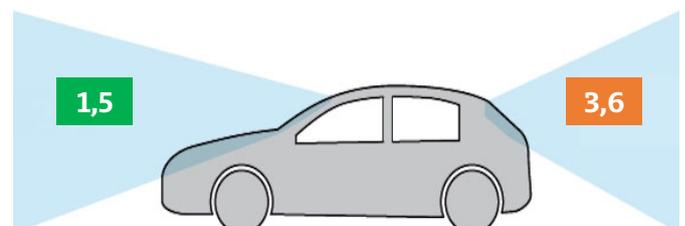
### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



### Vorderes und hinteres Nahfeld

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



⊕ In Sachen Scheinwerfer und Parkassistent fährt der 5er so ziemlich alles auf, was gerade im Automobilbau Stand der Technik ist. LED-Scheinwerfer für Abblend- und Fernlicht hat der Wagen immer verbaut, in der Ausstattungslinie Luxury Line sind auch die Nebelscheinwerfer in LED-Technik gehalten. Gegen Aufpreis kommen noch Kurven- und Abbiegelicht hinzu sowie ein Fernlichtassistent, der andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausblendet.

Einparken kann der BMW in geeignete Parklücken ohne Zutun des Fahrers, darüber hinaus erstellt er auf dem Hauptbildschirm ein verblüffend detailgetreues Abbild der Fahrzeugumgebung, dessen Blickwinkel auch per Gesten-

steuerung frei verändert werden kann. In enge Parklücken oder Garagen kann das Auto sogar gerade hinein- und hinausfahren, ohne dass jemand im Auto sitzt. Dies steuert man per Touchscreen auf dem Fahrzeugschlüssel. Über den aufpreispflichtigen Dienst ParkNow kann der BMW in einigen Großstädten Deutschlands auch freie Parkplätze empfehlen.

⊖ All diese ausgefuchsten Features der Parkassistent kosten Aufpreis - serienmäßig sind nicht einmal Parksensoren verbaut. An verschneiten Tagen vermisst man einen Heckwischer.

## 2,7 Ein-/Ausstieg

Ein- und Ausstieg gestalten sich dank der großen Türen und nicht allzu mächtigen Schweller recht angenehm, die Sitze sind allerdings recht tief. Hinten stören darüber hinaus die abfallende Dachlinie und der große Radlauf. Serienmäßig beleuchten die Scheinwerfer das Vorfeld beim Auf- und Absperren sowie per Tastendruck auf der Fernbedienung - bei der Luxury Line gesellen sich neben einer Ambientebeleuchtung im Innenraum noch weitere Leuchten hinzu und erhellen das ganze Fahrzeugumfeld.

⊖ Das optionale schlüssellose Zugangssystem funktioniert insgesamt gut, besitzt aber wie viele andere Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).

## 2,5 Kofferraum-Volumen

⊕ Das Kofferraumvolumen kann sich sehen lassen. 440 l oder sieben Getränkekisten passen hinein. Legt man die Rücksitzlehnen um, bietet der BMW bis zur Fensterunterkante und den Vordersitzen 800 l Stauraum.

## 3,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

Gegen Aufpreis öffnet und schließt die Klappe wie beim Testwagen automatisch, auch nach einem Fußkick unter die Stoßstange. Die Nutzbarkeit eines Limousinen-Gepäckabteils ist naturgemäß aber eingeschränkt. Zwar ist die Ladekante beim 5er mit 67 cm nicht allzu hoch, die Kofferraumöffnung aber schlichtweg klein.

⊕ Auch auf Business-Kunden zugeschnitten ist der Valet-Modus der Heckklappe: Legt man einen Schalter im Handschuhfach um, ist der Kofferraumdeckel dauerhaft versperrt. Verschließt man nun das Handschuhfach mit dem manuellen Schlüssel und gibt diesen dem Parkservice-Personal nicht mit, ist der Inhalt des Kofferraums vor unliebsamen Blicken geschützt.

⊖ Je höhlenartiger ein Kofferraum ist, umso wichtiger ist eine ordentliche Beleuchtung. Gerade hier sparen die



Mit 440 l Volumen ist der Kofferraum des 5ers gegenüber dem Vorgänger geringfügig gewachsen.

Münchner und verbauen nur eine, noch dazu nicht sehr helle Lampe. Auch der von der Klappe abgehende Fanghaken des Schlosses stört im Alltag - spätestens nach der ersten schmerzhaften Begegnung mit dem Kopf. Bei umgelegten Rücksitzlehnen entsteht kein komplett ebener Ladeboden.

## 2,5 Kofferraum-Variabilität

Gegen Aufpreis lässt sich die Rücksitzlehne dreigeteilt umlegen, wozu man sie erst vom Kofferraum aus entriegeln muss, um danach die Lehne von vorn umzulegen.

Ein großes Gepäcknetz oder ein Schienensystem für den Kofferraum ist für die Limousine nicht erhältlich.

## 2,1 INNENRAUM

### 1,7 Bedienung

⊕ BMW versteht es, die mannigfaltigen Einstellungsmöglichkeiten eines modernen Autos nutzerfreundlich zu strukturieren. Das iDrive-Bedienkonzept bündelt alle Optionen in logisch gegliederten und benannten Menüs, durch die mit dem Dreh-Drück-Steller auf dem Mittelunnel navigiert wird. Dennoch erfordert der immense Umfang Eingewöhnung, am Besten macht man sich nach dem Autokauf zunächst im Stand mit dem System vertraut - dann klappt auch die Bedienung während der Fahrt besser und lenkt nicht so stark vom Verkehrsgeschehen ab.

Spiegel, Sitz und Lenkrad lassen sich einfach einstellen, letzteres könnte sich aber etwas weiter herausziehen lassen. Ansonsten gibt es kaum Kritikpunkte, alles funktioniert sinnfällig, auch die Beleuchtung der Tasten ist vorbildlich. Lediglich die Regler der Luftaustrittsgitter sind unbeleuchtet - allerdings auch nur bei der einfachsten Variante der Klimaanlage, wie sie im Testwagen verbaut ist.

Die vom volldigitalen Kombiinstrument dargestellten Zeigerinstrumente sind klar abzulesen und verändern auf Wunsch sowie abhängig vom Fahrmodus (Sport, Comfort,

EcoPro) die Darstellung.

Beheizte Waschdüsen sind serienmäßig verbaut, der ebenfalls standardmäßige Regensensor kann nicht deaktiviert werden, um das Scheibenwischerintervall manuell einzustellen.



Verarbeitung und Materialanmutung sind im BMW erstklassig. Die Bedienung ist trotz des großen Umfangs an Einstellmöglichkeiten gut gelungen - das iDrive-Bedienkonzept vereint sie in logischen, gut strukturierten Menüs.

### 1,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der neue 5er steht laut Hersteller für "die Eroberung der digitalen Welt" - diesem Credo folgt die Ausstattung auch. Die BMW Connected Drive Services sind serienmäßig und können genutzt werden, um E-Mails, Wetterberichte und Nachrichten abzurufen oder per Browser im Internet zu surfen. Das Auto ist dafür mit einer integrierten SIM-Karte ausgestattet. Ebenfalls in jedem 5er ist das Navigationssystem Business verbaut, inklusive drei Jahren Kartenupdate per Funk. CD-Laufwerk und Bluetooth-Freisprechanlage sind stets an Bord, genauso wie 12 V-Steckdosen im Fond und im Kofferraum. Die Serienausstattung ist ordentlich, gegen Aufpreis kann man aber noch allerhand Nettigkeiten einbauen lassen. So können auch Videos per USB-Stick oder DVD wiedergegeben, digitales Radio- und TV-Programm empfangen und Musik auf einer 20 GB großen Festplatte gespeichert werden. Die Option Online Entertainment befähigt das

Auto, ein Jahr lang Millionen von Liedern in das Auto zu streamen - anschließend muss der Vertrag kostenpflichtig verlängert werden, um weiterhin davon Gebrauch zu machen.

Um die Wiedergabe der Musik kümmert sich das gute serienmäßige Soundsystem, gegen hohen Aufpreis ein System von Harman/Kardon oder gegen deftigen Aufpreis eines von Bowers&Wilkins.

Das Smartphone (oder der optionale, handyartige Schlüssel mit Touchscreen) lassen sich auf der aufpreispflichtigen induktiven Ladeschale aufladen. Mittels Touch-Schlüssel oder per App können auch einige Funktionen des Autos ferngesteuert und überwacht werden, zum Beispiel die optionale Standheizung, die Fenster oder die Türen. Ebenfalls Aufpreis kostet der integrierte Garagentoröffner, mit dem das Suchen nach der Fernbedienung entfällt.

## 2,3 Raumangebot vorn

⊕ Auch lange Kerls und Mädels finden auf dem Fahrersitz Platz, da erst über 1,90 m Körpergröße die Beinfreiheit knapp wird. Über dem Scheitel ist dann immer noch Platz. Das recht hoch aufbauende Armaturenbrett und der breite Mitteltunnel sorgen

speziell in Verbindung mit dem schwarzen Dachhimmel des Testwagens für ein je nach Empfinden etwas eingengtes oder geborgenes Gefühl. Da absolut gesehen aber viel Platz und damit Bewegungsfreiheit herrscht, wird das Raumangebot als gut bewertet.

## 2,9 Raumangebot hinten

Auf den Rücksitzen kommt man eher an die Grenzen des Platzangebots als vorn, wenn auch hier erst ab 1,85 m Körperlänge der Raum für die Knie knapp wird - wenn der Vordersitz auf eine ebenfalls 1,85 m große Person eingestellt ist. Die Kopffreiheit reicht für 1,90 m große Menschen. Auch hier profitiert das Raumgefühl von der großen Karosserie, wird aber vom dunklen Dachbezug geschmälert.

## 2,9 Innenraum-Variabilität

Ablagen bietet der 5er genügend, auch für Smartphone, Getränke und Kleinkram. Die Smartphone-Ablagefläche vor dem Getriebewählhebel kann gegen Aufpreis das abgelegte Telefon oder den Display Schlüssel induktiv - also kabellos - aufladen.

⊖ Sitzvarianten sind für die Limousine nicht erhältlich.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m ausreichend Platz vor.

# 1,6 KOMFORT

## 1,4 Federung

Anders als mancher Konkurrent hat BMW in der oberen Mittelklasse keine Luftfederwerk im Angebot, dies bleibt auch mit dem neuen 5er so. Für den 520d gibt es neben dem serienmäßigen Standardfahrwerk ein strafferes Sportfahrwerk mit 10 mm Fahrzeugtieferlegung oder auch das adaptive Fahrwerk, mit dem der Testwagen ausgestattet ist.

⊕ Ein Luftfederwerk vermisst man mit dem adaptiven Fahrwerk keinesfalls, der große BMW gleitet souverän über

Straßen jeder Art. Nur bei niedrigen (Stadt-) Geschwindigkeiten kann der Wagen die schweren Räder bei derben Verwerfungen nicht gänzlich kaschieren - Kritik auf hohem Niveau. Kopfsteinpflaster spürt man durchaus im Lenkrad, der Rest des Fahrzeugs zeigt sich aber eher unbeeindruckt von mittelalterlichen Marktplätzen. Gerade auf Landstraßen mit gröberen Bodenwellen zeigt das Fahrwerk, was es kann und schluckt die Anregungen gelassen und ohne die Insassen zu behelligen.

## 1,9 Sitze

Neben den Standardsitzen kann der Münchner - gegen Aufpreis - auch mit Sport- oder den Komfortsitzen des Testwagens ausgestattet werden.

⊕ Ein besonderes Schmankerl bietet die Justierung der vielfältig und elektrisch einstellbaren Sitze: Bereits wenn man sich mit der Hand einer der Tasten außen am Sitz nähert, wird auf dem Hauptbildschirm angezeigt, welchen Teil des Sitzes man mit der jeweiligen Taste verstellen kann. Wenn man dann Sitzflächenlänge und -neigung, Sitzhöhe, Lendenwirbelstütze, Sitzwangen, die Kontur der Kopfstützen und auch den separat verstellbaren oberen

Teil der Rückenlehne angepasst hat, sollte man die enthaltene Memoryfunktion der Sitze einsetzen, falls auch andere das Auto nutzen. Überweist man zusätzlich zu den 2.290 Euro der Sitze weitere 990 Euro an BMW, können die vorn Sitzenden unter acht verschiedenen Massageprogrammen wählen. Auch ohne Massage sind die Sitze absolut langstreckentauglich, wenn auch die Sitzfläche eher schmal geschnitten ist.

Die hinteren Sitze sind gut geraten und gefallen mit einer angenehmen Polsterung sowie einer guten Oberschenkelauflage, ohne aber den Komfort der vorderen zu bieten.

## 2,3 Innengeräusch

⊕ Der Fahrzeugklasse entsprechend zeigt der 5er auch bei höheren Geschwindigkeiten wenig Windgeräusche, auch die Reifen bleiben akustisch dezent. Gemessene 66,3

dB(A) Innengeräuschpegel bei 130 km/h bestätigen den guten Eindruck. Lediglich der Vierzylinder ist beim Kaltstart oder bei stärkerer Beschleunigung gut zu hören.

## 1,3 Klimatisierung

⊕ Bei der Klimatisierung werden drei Systeme angeboten: Standardmäßig ist eine Zweizonen-Klimaatomatik verbaut, gegen Aufpreis kann neben der Temperatur auch die Luftverteilung für links und rechts getrennt eingestellt werden. Spitzenmodell ist eine Vierzonen-Klimatisierung mit Touchscreen-Bedienfeld. Auch eine Beduftungs- und Ionisierungsfunktion kann bestellt werden, genauso wie eine Standheizung,

Lenkradheizung und Sitzbelüftung. In der getesteten Luxury Line sind die vorderen Sitze serienmäßig beheizbar, hinten kostet dies Aufpreis.

Das im Testwagen verbaute Standardsystem gefällt mit einer logischen Bedienung und bietet auch schon eine einstellbare Intensität, eine Synchronisierungsfunktion sowie einen Scheibenbeschlagssensor.

## 1,5 MOTOR/ANTRIEB

### 1,6 Fahrleistungen

⊕ Die Fahrleistungen, die der 190 PS starke Vierzylinder-Diesel ermöglicht, sind mehr als ausreichend. Mit seinen ab 1.750 Umdrehungen anstehenden 400 Nm drückt er die Limousine nachhaltig nach vorn, sodass Überholmanöver kein Problem darstellen: Von 60 auf 100 km/h beschleunigt der BMW in 4,8 Sekunden. Aus dem Stand erreicht er diese

Marke laut Hersteller nach 7,5 Sekunden, 235 km/h Höchstgeschwindigkeit werden angegeben - das sind veritable Stammtischwerte. Damit ist der getestete 520d allerdings das bei Markteinführung langsamste Modell der 5er-Palette.

### 2,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Auch wenn der Dieselmotor ein kultivierter Vertreter seiner Art ist, mögen die zwar leichten, aber stets wahrnehmbaren Vibrationen vor allem am Lenkrad nicht so recht zur oberen Mittelklasse passen. Insgesamt in Sachen Laufkultur ein ordentlicher Auftritt, wirklich

angemessen kultiviert ist man aber wohl eher mit einem der Sechszylindermotoren unterwegs.

Die Leistungsentfaltung gefällt aber gut, der Motor ist für einen Diesel überraschend drehfreudig und schiebt auch aus dem Drehzahlkeller geschmeidig an.

## 1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Zumindest zur Markteinführung der Baureihe ist der 520d der einzige 5er, der nicht serienmäßig ein Automatikgetriebe verbaut hat, sondern ein manuelles Sechsgang-Getriebe. Der Testwagen ist allerdings mit dem optionalen Schaltautomaten ausgerüstet.

Dass die von ZF zugeliesserte Achtgang-Automatik in den BMW-Modellen der letzten Jahre den Stand der Technik definiert, ist keine Neuigkeit. Auch im neuen 5er gefallen die schnellen und kaum merklichen Gangwechsel,

außerdem passt der gewählte Gang fast immer zur Fahrsituation. Feinjustieren lässt sich die Getriebesteuerung per Fahrerlebnisschalter, denn im EcoPro-Modus vertraut der BMW noch mehr auf die Durchzugskraft des Diesels und fährt bei niedrigeren Drehzahlen. Möchte man dennoch lieber selbst die Gänge wählen, kann man dies mittels der manuellen Gasse des Wählhebels oder gegen Aufpreis auch per Schaltpaddles am Lenkrad erledigen.

## 1,7 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,8 Fahrstabilität

⊕ Der 5er stellt nach dem Selbstverständnis des bayerischen Herstellers die fahrdynamische Speerspitze des Segments dar. Selbst ohne das optionale Sportfahrwerk wedelt die Limousine tatsächlich sehr engagiert über kurvige Landstraßen. Beim ADAC Ausweichetest gefällt der BMW mit einer hohen Spurtreue, selbst bei den zackigen Richtungswechseln gerät der große Wagen nicht ausgeprägt ins Über- oder Untersteuern und kann zielgenau durch den Parcours gelenkt werden. Unter sportlichen Gesichtspunkten könnte zwar die Fahrzeugrückmeldung etwas klarer sein, aber für die Fahrzeuggröße und vor allem das Gewicht

schlägt sich die Limousine beachtlich. Bemerkenswert ist der Umstand, dass die Reifen des mit Hinterachslenkung ausgestatteten Wagens auch im Grenzbereich kaum quietschen, akustisch erhält man also annähernd keine Rückmeldung über den nahenden Gripverlust. Für sportlichere Fahrer gibt es noch das Sportfahrwerk und den aktiven Wankausgleich, damit sollte der Grenzbereich noch ein Stück nach oben wandern. Die Traktionskontrolle regelt feinfühlig und verhindert durchdrehende Räder zuverlässig - für schneebedeckte Straßen gibt es eine Sonderfunktion der Elektronik, hier lässt sie etwas mehr Schlupf zu.

### 1,8 Lenkung

Neben der Standardlenkung ist auch die im Testwagen verbaut Integral-Aktivlenkung erhältlich. Bei dieser lenken auch die Hinterräder mit, maximal schlagen sie um drei Grad ein. Bei Geschwindigkeiten unter 60 km/h lenken sie entgegengesetzt zu den Vorderrädern ein, ab 80 km/h in die gleiche Richtung. So erhöht sich die Wendigkeit im Stadtverkehr und bei höheren Geschwindigkeiten wirkt das System bei Lenkmanövern stabilitätsfördernd. Zusätzlich wird der Lenkeinschlag der Vorderräder von einem integrierten Elektromotor beeinflusst - bei höheren Geschwindigkeiten lenken die Vorderräder bei gleicher Lenkradstellung weniger stark ein als im Stadtverkehr.

⊕ Tatsächlich bietet die Allradlenkung eine unerwartete Wendigkeit. Wende- sowie Einparkmanöver gehen leicht von der Hand. Ebenfalls angenehm: Beim Abbiegen muss man dank des variablen Lenkeinschlags nicht umgreifen. Das Lenkrad vermittelt ein gutes Lenkgefühl und eine ordentliche Rückmeldung über den Straßenzustand. Nur die Nulllage könnte ausgeprägter erfüllbar sein. Insgesamt geht feinfühlig Fahrer der unmittelbare Kontakt zum Auto etwas ab: Der BMW lässt sich zwar sehr zielgenau dirigieren und bietet Fahrspaß, durch die variable Übersetzung der Vorderachslenkung und die mitlenkende Hinterachse ist man aber - für BMW ungewohnt - gefühlt mitunter eher Passagier als Dirigent der sportlichen Limousine.

### 1,4 Bremse

⊕ Die Vierkolben-Festsattelbremsanlage vorn ermöglicht im Zusammenspiel mit den Einkolben-Festsattelbremsen an der Hinterachse herausragende Bremswege. Im Test steht der 520d aus Tempo 100 nach

32,2 m. Einige deutlich sportlicher ausgerichtete Autos haben hier im Vergleich das Nachsehen. Auch die Dosierbarkeit und das Pedalgefühl sind tadellos.

## 1,6 SICHERHEIT

### 1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Schon serienmäßig ist der 5er mit vielen Helferchen ausgestattet, die das automobilen Leben sicherer machen. Bis 80 km/h bremst er selbstständig, wenn er eine drohende Kollision mit Personen oder Fahrzeugen erkennt und der Fahrer auf die vorausgegangene Warnung nicht reagiert. Auch ein Tempomat inklusive Limiter ist stets an Bord.

Optional kann aber noch deutlich aufgerüstet werden. Ein bis 210 km/h funktionierender Abstandsregeltempomat hilft auf langen Strecken, die Frontkameras erkennen dazu das aktuell gültige Tempolimit, das dann für den Tempomat übernommen werden kann. Auch Einfahrtverbotsschilder und Überholverbote sowie zeitliche oder durch Nässe bedingte Beschränkungen zeigt das Auto dem Fahrer an.

Bei der Spurhaltung kann man sich ebenfalls unterstützen lassen: Der BMW erkennt die Fahrspuren und je nach Ausstattung warnt ein vibrierendes Lenkrad vor dem Verlassen der Spur, oder das Auto lenkt selbstständig und folgt den Fahrbahnmarkierungen. Möchte man die Fahrspur wechseln, kann es ebenfalls entweder vor Fahrzeugen auf der Nebenspur warnen oder sogar wieder zurück in die ursprüngliche Spur lenken.

Die dazu notwendigen Sensoren im Fahrzeugheck werden auch genutzt, um beim rückwärts Ausparken vor Querverkehr zu warnen und während der Fahrt nachfolgende Fahrzeuglenker zu warnen, falls ein Auffahrunfall droht. Querverkehr wird auch vor dem Auto erkannt, genauso wie auf Vorfahrtssituationen hingewiesen werden kann.

Muss man ausweichen und das Auto erkennt ausreichend Raum dafür, unterstützt der 5er optional beim Lenkmanöver.

Opulent wirkt das optionale und vollfarbige Head-Up-Display, hier werden auf Wunsch auch detaillierte Navigationskarten angezeigt.

### 1,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der ADAC Crashtest vom April 2017 bescheinigt der 5er Limousine einen sehr guten Insassenschutz, der mit 91 Prozent der Punkte bewertet wird. Front- und Seitenairbags vorn, ein Knieairbag für den Fahrer sowie über die ganze Fahrzeugflanke reichende Kopfairbags sind an Bord. Die Kopfstützen reichen vorn für zwei Meter große Personen, hinten ist man bis 1,80 m Körpergröße geschützt.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	optional
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	optional
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	optional
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	optional
	Autobahn-/Stauassistent	optional
	Verkehrszeichenerkennung	optional
	Spurassistent	optional
	Totwinkelassistent	optional
	Spurwechselautomatik	optional
	Ausweichassistent	optional
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	optional
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Nach einem Unfall bremsst das Auto selbstständig schnellstmöglich zum Stillstand ab und setzt über die integrierte SIM-Karte einen Notruf ab, außerdem wird wenn möglich eine Sprechverbindung zur Rettungsleit-

stelle hergestellt. Gegen Aufpreis sorgen crash-vorbereitende Maßnahmen (Gurtstraffung, Schließen der Fenster) für eine erhöhten Schutz der Insassen beim Aufprall.

## 2,4 Kindersicherheit

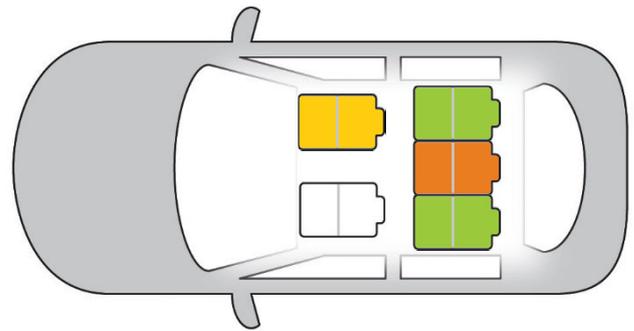
⊕ Beim ADAC Crashtest bekommt der BMW gute 85 Prozent der Punkte für die Kindersicherheit. Per Gurt sind Kindersitze auf dem Beifahrersitz und hinten außen gut zu befestigen, dort auch per Isofix samt i-Size-Kennzeichnung. Hohe Kindersitze sind unter Umständen auf dem Beifahrersitz wegen der nicht ausbaubaren Kopfstütze nicht ohne Weiteres anzubringen. Laut Anleitung sind alle Plätze für universale Kindersitze aller Altersgruppen geeignet.

⊖ Der hintere Mittelsitz ist wegen seiner Kontur nicht gut zum Befestigen von Kindersitzen geeignet, auch ist dort kein Isofix-System vorhanden.

Die Kindersicherungen der hinteren Türen sind kinderleicht zu bedienen - eine unsinnige Einrichtung.

### Kindersitze

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



### Notenskala

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

## 2,0 Fußgängerschutz

⊕ Die aktive Motorhaube - diese schnellst bei einem Personenunfall nach oben und versucht so, den Aufprall glimpflicher zu gestalten - beschert der bayerischen Limousine gute 81 Prozent der Punkte beim ADAC Crashtest für den Fußgängerschutz. Nur die vordere Motorhaubenkante könnte im Sinne eines geringeren Gefahrenpotentials noch nachgiebiger gestaltet werden. Ein Fußgänger-Notbremsassistent ist serienmäßig,

optional gibt es eine wärmebildbasierte Nachtsichtfunktion, die Menschen und Tiere auch in schlechten Lichtverhältnissen und bei Nacht erkennen kann. Das System konditioniert die Bremsen vor und warnt den Fahrer, auch wenn er sich das Wärmebild gerade nicht im Kombiinstrument anzeigen lässt. Zusätzlich werden die erkannten und durch das Auto gefährdete Objekte gezielt von den Scheinwerfern angeleuchtet.

## 2,5 UMWELT/ECOTEST

### 3,1 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Ein EcoTest-Verbrauch von 5,2 l pro 100 km ist für die große und recht leistungsstarke Limousine ein ordentlicher Wert. Für die ermittelte CO<sub>2</sub>-Bilanz von 163 g/km erhält der 520d 29 Punkte.

### 1,8 Schadstoffe

⊕ Der dem neuen Motorbaukasten von BMW entsprungene, zwei Liter große Turbodiesel beweist mit seinem modernen Abgasreinigungssystem, dass auch ein Diesel sowohl auf dem Prüfstand als auch auf der Straße die Emissionen in den Griff bekommen kann. Die im Rahmen des EcoTest durchgeführte Fahrt mit einem portablen Emissionsmessgerät zeigt dies.

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,7
Durchschnitt	6,0 D 7,7 B

Landstraße	4,5
Durchschnitt	4,8 D 5,6 B

Autobahn	5,8
Durchschnitt	6,6 D 7,6 B

Gesamtverbrauch	5,2
Durchschnitt	5,5 D 6,5 B

Der Lohn sind 42 von 50 Punkten im Schadstoffkapitel des EcoTest - mit den insgesamt erzielten 71 EcoTest-Punkten erhält der 520d vier Sterne. Wie alle Autos mit vier oder

fünf Sternen im Rollentest musste auch der Bajuware dieses gute Ergebnis durch eine Emissionsmessfahrt auf der Straße bestätigen, was ihm gelang.

## 3,6 AUTOKOSTEN

### 3,6 Monatliche Gesamtkosten

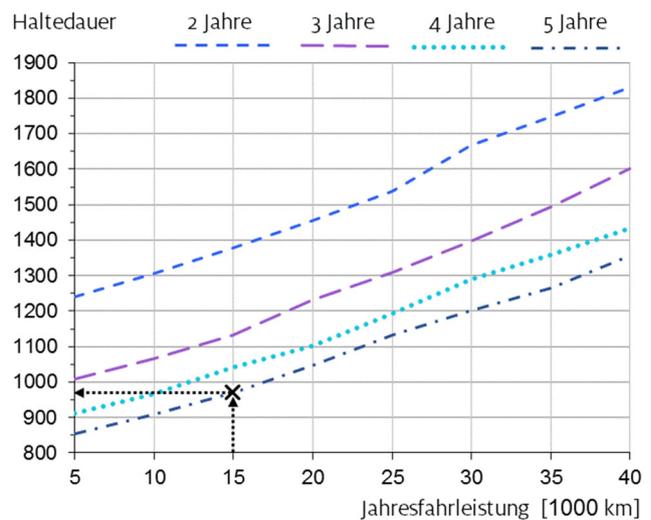
Auch wenn der recht niedrige Verbrauch die Spritkosten im Rahmen hält, ist es erwartungsgemäß kein besonders günstiges Vergnügen, einen 5er zu fahren.

⊖ Dies beginnt beim Kauf: 51.750 Euro kostet das Auto als Luxury Line und mit Achtgang-Automatik. Die Ausstattung ist dann schon recht gut, die meisten modernen und komfortsteigernden Extras sind aber recht teuer, außerdem gibt es davon in der langen Aufpreisliste sehr viele.

Nach dem Erwerb geht es kostspielig weiter, denn die Versicherungsklassen kommen dem Halter teuer, die Kfz-Steuer ist dieseltypisch ebenfalls hoch und beträgt 216 Euro.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 970 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	530i Steptronic	530e iPerformance Steptronic	540i Steptronic	M550i xDrive Steptronic	520d	530d Steptronic
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	4/1998	6/2998	8/4395	4/1995	6/2993
Leistung [kW (PS)]	185 (252)	185 (252)	250 (340)	340 (462)	140 (190)	195 (265)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	350/1450	420/n.b.	450/1380	650/1800	400/1750	620/2000
0-100 km/h [s]	6,2	6,2	5,1	4,0	7,7	5,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	235	250	250	238	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,5   SP	1,9   SP	6,5   SP	8,9   SP	4,2   D	4,5   D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	126	44	149	204	109	118
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/26/28	17/26/28	17/27/28	19/28/29	20/27/28	20/27/28
Steuer pro Jahr [Euro]	102	40	168	306	218	331
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1006	954	1108	1512	927	1051
Preis [Euro]	49.800	52.600	57.700	82.700	45.200	54.300

#### Aufbau

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

KT = Kleintransporter

HKB = Hochdachkombi

TR = Transporter

BU = Bus

SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi

GR = Van

GE = Geländewagen

PK = Pick-Up

#### Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.

VK = Vollkasko

TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

N = Normalbenzin

S = Superbenzin

SP = SuperPlus

D = Diesel

FG = Flüssiggas

G = Erdgas

E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

4 Zylinder, Turbodiesel, SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.995 ccm
Leistung	140 kW/190 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	235 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,5 s
Verbrauch pro 100 km	4,1 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	108 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,35 m <sup>2</sup> /0,24
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	245/45 R 18
Länge/Breite/Höhe	4.936/1.868/1.479 mm
Leergewicht/Zuladung	1.635/610 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	530/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.000 kg
Stützlast/Dachlast	90/100 kg
Tankinhalt	66 l
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Dingolfing

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.950 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	32,2 m
Reifengröße Testwagen	245/45 R18 100Y
Reifenmarke Testwagen	Dunlop Sport Maxx RT2 MO
Wendekreis links/rechts	11,7/11,8 m
EcoTest-Verbrauch	5,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,7/4,5/5,8 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	136 g/km (WTW* 163 g/km)
Reichweite	1.265 km
Innengeräusch 130 km/h	66,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.130 mm
Leergewicht/Zuladung	1.700/545 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	440/800/800 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>85 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>92 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>163 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>630 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	970 Euro		
Steuer pro Jahr	216 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/27/28		
Basispreis 520d Luxury Line Steptronic	51.750 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 10.11.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	71.890 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.045 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

## Notenskala

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

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	1.190 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht (beides zusammen)	450 Euro°
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	130 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.200 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten (beide zusammen)	700 Euro°
Parklenkassistent (Paket Parking Assistant)	1.190 Euro
Rückfahrkamera/360° Kamera (Paket Parking Assistant Plus)	1.700 Euro°
Head-Up-Display	1.190 Euro°
Verkehrszeichenerkennung (Paket Driving Assistant)	1.090 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	890 Euro°

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/1.200 Euro°
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent passiv/aktiv	1.090 Euro/2.800 Euro°
Spurwechselassistent (Paket Driving Assistant Plus)	2.800 Euro°

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/Serie/420 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (Fahrerseite)	Serie/390 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/380 Euro°
Lenkradheizung	250 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar (dreigeteilt)	450 Euro°

### AUSSEN

Anhängerkupplung	1.200 Euro
Metalllackierung	980 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.250 Euro/-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,0

### AUTOKOSTEN

3,6

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,6</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,5</b>
Verarbeitung	1,2	Fahrleistungen	1,6
Alltagstauglichkeit	2,8	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,2
Licht und Sicht	2,9	Schaltung/Getriebe	1,1
Ein-/Ausstieg	2,7	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>1,7</b>
Kofferraum-Volumen	2,5	Fahrstabilität	1,8
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,2	Lenkung	1,8
Kofferraum-Variabilität	2,5	Bremse	1,4
<b>Innenraum</b>	<b>2,1</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>1,6</b>
Bedienung	1,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,1
Multimedia/Konnektivität	1,2	Passive Sicherheit - Insassen	1,5
Raumangebot vorn	2,3	Kindersicherheit	2,4
Raumangebot hinten	2,9	Fußgängerschutz	2,0
Innenraum-Variabilität	2,9	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,5</b>
<b>Komfort</b>	<b>1,6</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	3,1
Federung	1,4	Schadstoffe	1,8
Sitze	1,9		
Innengeräusch	2,3		
Klimatisierung	1,3		

Stand: Mai 2017

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.