



BMW 520d Touring Luxury Line Steptronic

Fünftüriger Kombi der oberen Mittelklasse (140 kW / 190 PS)

Grundsätzlich macht man beim Kauf eines BMW 5er Touring nichts verkehrt, da der Münchner einige überzeugende Eigenschaften mit sich bringt. Er besticht im Inneren dank Lederausstattung und Ambientebeleuchtung durch Eleganz. Das adaptive Fahrwerk sorgt in Verbindung mit der Integral-Aktivlenkung samt mitlenkender Hinterachse nicht nur für einen ausgezeichneten Federungskomfort, sondern lässt den fünf Meter Kombi sowohl auf der Autobahn souverän ruhig als auch auf der Landstraße, angesichts der Fahrzeugmasse und -maße, recht leichtfüßig wirken. Darüber hinaus bietet der große Kombi zahlreiche Fahrassistenten und fährt sogar auf Wunsch ferngesteuert gradeaus in Parklücken oder die Garage. Zudem bietet er sowohl in der Fahrgastzelle als auch im Kofferraum ausreichend viel Platz.

Doch nun der Wermutstropfen: Natürlich bietet ein BMW 5er das alles aber nicht ab Werk – wer sich den Luxus gönnen möchte, muss tief in die Tasche greifen. So lässt fleißiges Anhakeln in der Aufpreisliste den Fahrzeugpreis des 520d Luxury Line auch schnell auf rund 95.000 Euro anwachsen – für den nicht vollausgestatteten Testwagen verlangt BMW rund 78.000 Euro. Angetrieben wird der teure 5er dann aber nur von einem Vierzylinder-Diesel, der weder von der Laufkultur noch von der Souveränität einem Sechszylinder das Wasser reichen kann. Vorwerfen kann man dem Zweiliter-Aggregat abgesehen vom etwas erhöhten Kraftstoffverbrauch zwar eigentlich nichts, da es seine Sache gut macht und ordentliche Fahrleistungen bietet. Die leichten Defizite gegenüber einem Sechszylinder möchten aber nicht so ganz zum luxuriösen Auftritt des Kombis passen, zumindest nicht wenn man den Kaufpreis im Hinterkopf hat. **Konkurrenten:** u. a. Audi A6 Avant, Mercedes E-Klasse T-Modell, Skoda Superb Combi, Volvo V90.

+ vorbildliche Abgasreinigung, komfortables und sicheres Fahrverhalten, umfangreiche Sicherheitsausstattung erhältlich

- teuer in Anschaffung und Unterhalt

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,0**

AUTOKOSTEN **3,9**

Zielgruppencheck

	Familie	2,4
	Stadtverkehr	4,0
	Senioren	3,0
	Langstrecke	2,2
	Transport	2,2
	Fahrspaß	2,2
	Preis/Leistung	3,0

EcoTest **★★★★☆**

2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,3 Verarbeitung

⊕ Standesgemäß sind die Verarbeitung der Karosserie und die verwendeten Materialien im Innenraum. Hier gibt es kaum etwas zu kritteln, nur die große Edelholz-Zierleiste auf dem Armaturenbrett knarzt, wenn man gegen sie drückt. Während der Fahrt aber scheppert nichts. Spürbar ist die sorgfältige Verarbeitung auch am

2,7 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.

⊕ Der 66 l fassende Tank ermöglicht auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 6,2 l/100 km eine Reichweite von 1.065 km. Auch bis zu zwei Tonnen schwere Anhänger

2,7 Licht und Sicht

Die Front ist durch die lange Motorhaube schwer abzuschätzen, das Heck erkennt man dagegen besser - wenn es auch weit entfernt ist.

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

⊕ In Sachen Scheinwerfer und Parkassistenten fährt der 5er so ziemlich alles auf, was gerade im Automobilbau Stand



Die Sicht nach hinten ist aufgrund der breiten Dachsäulen und der nicht versenkbaren Kopfstützen stark eingeschränkt.

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.

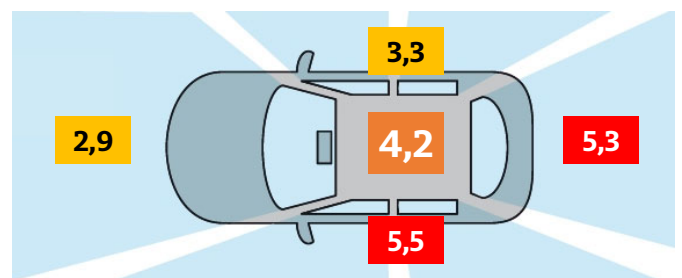
können beim 520d Touring mit auf Reisen gehen, die Stützlast beträgt dabei 90 kg. Auf dem Dach können 100 kg Gepäck verstaut werden - insgesamt beträgt die Zuladung des Testwagens gute 591 kg.

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

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. Für das adaptive LED-Licht mit Kurvenlichtfunktion und den blendfreien

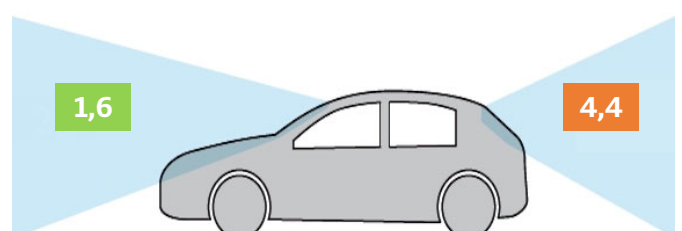
Rundumsicht

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.



Fernlichtassistenten sowie eine Scheinwerferreinigungsanlage verlangt BMW allerdings Aufpreis.

Zur Serie gehören lediglich Parksensoren vorn wie hinten. Optional gibt es eine Rückfahrkamera und den Einparkassistenten, der den 5er ohne Zutun des Fahrers in geeignete Parklücken lenkt. Gegen weiteren Aufpreis erstellt das Surround View auf dem Hauptbildschirm ein verblüffend detailgetreues 3D-Abbild der Fahrzeugumgebung, dessen Blickwinkel auch per Gestensteuerung 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

2,5 Ein-/Ausstieg

Der Ein- und Ausstieg gelingt dank ordentlich dimensionierten Türausschnitten und der angenehm hohen Sitzhöhe (47 cm über der Fahrbahn) bequem. Lediglich die Schweller dürften etwas schmaler ausfallen. Auch das Zustiegen in den Fond gestaltet sich problemlos, nur der in den Türausschnitt ragende Radlauf stört etwas. Serienmäßig beleuchten die Scheinwerfer das Vorfeld beim Auf- und Absperrn sowie per Tastendruck auf der Fernbedienung - bei der Ausstattungslinie Luxury Line gesellen sich neben einer Ambientebeleuchtung im Innenraum noch weitere Leuchten hinzu und erhellen das ganze Fahrzeugumfeld.

Den Komfortzugang (schlüsselloses Ent-/Verriegeln) so-

Touchscreen auf dem Fahrzeugschlüssel. In Verbindung mit dem Navigationspaket Connected Drive und der Erweiterung On-Street Parking gibt der BMW in einigen Großstädten Deutschlands auch eine Wahrscheinlichkeitsprognose zu freien Parkplätzen an.

⊖ All diese ausgefuchsten Features der Parkassistenten kosten Aufpreis. Dies ist umso ärgerlicher, da es um die Rundumsicht nicht sonderlich gut bestellt ist. Besonders die Sicht nach hinten wird durch die nicht versenkbaren Fondkopfstützen sowie die breiten D-Säulen behindert.

wie die Soft-Close-Automatik für die Türen gibt es gegen Aufpreis.

⊖ 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. BMW bietet inzwischen die Möglichkeit an, das System dauerhaft zu deaktivieren. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

Das Format des großen optionalen Fahrzeugschlüssels mit Touch-Display ist im Alltag unpraktisch (nicht im Testwagen).

2,2 Kofferraum-Volumen

⊕ Das Kofferraumvolumen ist dem großen Kombi angemessen, stellt aber keine Bestwerte auf. 395 l passen unter das Kofferraumrollo, bis zum Dach passen 595 l oder zwölf Getränkekisten hinein. Legt man die Rücksitzlehnen um, bietet der BMW bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen) und den Vordersitzen 835 l Stauraum, bis zum Dach sind es dann 1.455 l.

1,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Heckklappe öffnet und schließt serienmäßig elektrisch (Öffnungshöhe einstellbar), gegen Aufpreis auch nach einem Fußkick unter die Stoßstange. Zusätzlich kann man in bester BMW-Tradition die Heckscheibe separat öffnen. Diese schnellst recht zackig nach oben und erfordert auch beim Schließen einen festen Griff. Dank üppiger Öffnung lassen sich auch sperrige Gegenstände ordentlich einladen. Zusätzlich gefällt die mit 63 cm niedrige und mit dem Kofferraumboden auf gleicher Höhe befindliche Ladekante. Darüber hinaus ist



Mit 395 l Volumen ist der Kofferraum des 5er Touring von klassenüblicher Größe.

der Kofferraum gut ausgeleuchtet.

⊖ Der von der Klappe abstehende Fanghaken des Schlosses stört im Alltag - spätestens nach der ersten schmerzhaften Begegnung mit dem Kopf.

Bei umgeklappten Rücksitzlehnen steigt der Boden leicht an, diese Tatsache beeinträchtigt den Alltagsnutzen aber kaum.

1,6 Kofferraum-Variabilität

⊕ Serienmäßig lässt sich die Rücksitzlehne dreigeteilt umklappen. Dazu stehen Schalter im Kofferraum und an der Lehne selbst bereit.

Zur Ladungssicherung gibt es vier Zurrösen im Kofferraum. Ein Schienensystem für den Kofferraum gibt

es optional, dann hat man dort auch ein Spannband rechts und einen Haken für Gepäckstücke in der linken Seitenverkleidung zur Verfügung (Gepäckraumpaket). Dank des Pakets lässt sich die Rücksitzlehne auch um bis zu elf Grad nach vorn neigen.

2,0 INNENRAUM

1,6 Bedienung

BMW versteht es, die mannigfaltigen Einstellmöglichkeiten 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 oder per Berührung auf dem Touchscreen navigiert wird. Zudem lassen sich bestimmte Funktionen auch via Gestensteuerung (optional) bedienen. Alles in allem erfordert der immense Umfang eine intensive 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.

⊕ Lenkrad, Sitze und Spiegel lassen sich einfach elektrisch an den Fahrer anpassen. Alle Schalter sind vorbildlich beleuchtet, in klar verständliche Funktionsgruppen gegliedert und auch dort angebracht wo man sie erwartet. Das aufpreispflichtige digitale Instrumentendisplay liegt gut im Sichtfeld des Fahrers, lässt sich einwandfrei ablesen und verändert abhängig vom Fahrmodus (Sport, Comfort, EcoPro) die Darstellung.

Details wie beheizte Waschdüsen, Licht-, und Regensensor sind serienmäßig verbaut und steigern den Fahrkomfort. Warum das Scheibenwischerintervall allerdings bei deaktiviertem Regensensor nicht manuell eingestellt werden kann, ist nicht nachvollziehbar.



Die Verarbeitung und Materialanmutung des Fahrerplatzes liegen auf sehr hohem Niveau. Das Bedienkonzept iDrive ist ausgereift, funktionell und stellt in dieser Hinsicht markenübergreifend das Referenzsystem dar.

1,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der 5er bietet eine umfangreiche Multimedia-Ausstattung. 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. Mit der Option Online Entertainment

können ein Jahr lang Millionen von Liedern in das Auto gestreamt werden - 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) lässt 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. Apple Carplay kostet 300 Euro und gilt für drei Jahre ab Fahrzeugzulassung. Danach muss es für 110 Euro pro Jahr verlängert werden. Kein Hersteller hat

derzeit ein derart teures Carplay-Modell im Angebot.

⊖ Android Auto ist nicht verfügbar.

2,3 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für gut 1,90 m große Fahrer zurückschieben, über dem Scheitel ist dann immer noch Platz. Das recht hoch aufbauende Armaturenbrett und der breite Mitteltunnel sorgen speziell in Verbindung mit dem

dunklen Dachhimmel (Option) des Testwagens für ein etwas eingegengtes Gefühl. Da absolut gesehen aber viel Platz und damit Bewegungsfreiheit zur Verfügung steht, wird das Raumangebot als gut bewertet.

2,6 Raumangebot hinten

Auf den Rücksitzen kommt man eher an die Grenzen des Platzangebots als vorn, wenngleich auch hier erst ab 1,90 m Körperlänge der Raum für die Knie knapp wird - wenn der Vordersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt ist. Die Kopffreiheit reicht für 1,95 m große Menschen. Auch hier profitiert das Raumgefühl von der großen Karosserie, wird aber vom dunklen Dachbezug geschmälert.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m bequem Platz.

2,8 Innenraum-Variabilität

Ablagen bietet der 5er Touring 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. Das Handschuhfach allerdings fällt klein aus.

⊖ Sitzvarianten sind nicht erhältlich.

1,7 KOMFORT

1,5 Federung

Anders als mancher Konkurrent hat BMW in der oberen Mittelklasse kein komplettes Luftfahrwerk im Angebot, dies bleibt auch mit dem neuen 5er so. Der Touring aber hat jedoch eine luftgefederte Hinterachse samt Niveauregulierung. Für den 520d Touring gibt es neben dem serienmäßigen Standardfahrwerk ein strafferes Sportfahrwerk mit 10-Millimeter-Fahrzeuhtieferlegung oder auch das adaptive Fahrwerk, mit dem der Testwagen ausgestattet ist. Dieses passt die Dämpfer innerhalb von Millisekunden an die Fahrsituation an und bietet Verstellmöglichkeiten Richtung Komfort oder Sport. Darüber hinaus gibt es einen adaptive mode, der auch GPS-Daten berücksichtigt und so das Fahrwerk schon vor einer Kurve oder Kuppe entsprechend einstellt.

⊕ Ein Luftfahrwerk auch an der Vorderachse vermisst man mit dem adaptiven Fahrwerk keinesfalls, der große BMW gleitet souverän über Straßen jeder Art. Nur bei niedrigen Geschwindigkeiten kann der Wagen die schweren Räder bei derben Verwerfungen nicht gänzlich kaschieren, was den Kombi zu leichtem Karosseriewummern anregt - Jammern 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.

⊕ Die Komfortsitze sind vielfältig und elektrisch einstellbar. 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 für die Sitze weitere 990 Euro an BMW, können die vorn Sitzenden unter acht verschiedenen Massageprogrammen wählen. Selbst 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.

⊖ Der Fondmittelsitz hingegen ist unbequem und daher nicht langstreckentauglich.

2,3 Innengeräusch

⊕ Der Fahrzeugklasse entsprechend hört man im 5er auch bei höheren Geschwindigkeiten wenig Windgeräusche, auch die Reifen bleiben akustisch dezent. Gemessene 66,2 dB(A) Innengeräuschpegel bei 130 km/h bestätigen den guten Eindruck. Der Dieselmotor ist gut

gedämmt und bei gemächlicher Fahrweise akustisch völlig unauffällig. Lediglich beim Kaltstart oder bei stärkerer Beschleunigung tritt der Vierzylinder akustisch in den Vordergrund.

1,6 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 gibt es ebenso optional 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 Vierzonen-System gefällt mit einer logischen Bedienung - ob es allerdings die Touch-Bedienflächen gebraucht hätte, darf bezweifelt werden. Zumindest gestaltet BMW diese so, dass sie auch haptisch voneinander unterscheidbar sind.

1,5 MOTOR/ANTRIEB

1,6 Fahrleistungen

⊕ Die Fahrleistungen, die der 190 PS starke Vierzylinder-Dieselmotor ermöglicht, sind mehr als ausreichend. Mit seinen ab 1.750 Umdrehungen anstehenden 400 Nm drückt er den großen Kombi 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 7,6 Sekunden, 225 km/h Höchstgeschwindigkeit werden angegeben.

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 drehfreudig und schiebt auch aus dem Drehzahlkeller geschmeidig an.

1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ In allen BMW der 5er Baureihe ist eine Achtgang-Automatik verbaut. Dass das von ZF zugelieferte Getriebe in den BMW-Modellen der letzten Jahre den Stand der Technik definiert, ist keine Neuigkeit. Auch im 520d gefallen die schnellen und kaum merklichen Gangwechsel, außerdem wählt die Automatik nahezu perfekt den der aktuellen Fahrsituation entsprechenden Gang. 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. Zusätzlich gibt es eine Segelfunktion. Geht der Fahrer zwischen 50 km/h und 160 km/h vom Gas, wird der Motor vom Antriebsstrang abgekoppelt und der BMW segelt ohne Schleppmoment-

verluste des Motors dahin. Darüber hinaus werden zur Steuerung des Getriebes auch Navigationsdaten (optionales Navi Professional) genutzt, um beispielsweise wiederum das Schleppmoment zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit beispielsweise vor Kreuzungen zu nutzen oder aufgrund der Streckenführung unnötige Schaltvorgänge zu vermeiden.

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.

Dank der langen Getriebeübersetzung dreht der Motor im größten Gang bei Tempo 130 lediglich mit knapp 2.000 1/min.

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

⊕ Der 5er stellt nach dem Selbstverständnis des bayerischen Herstellers die fahrdynamische Speerspitze des Segments dar. Selbst ohne das optionale Sportfahrwerk lässt sich der große Kombi recht leichtfüßig über kurvige Landstraßen bewegen.

Im ADAC Ausweichtest gefällt der 5er Touring mit einer hohen Fahrsicherheit. Untersteuernd, aber stets lenkbar, durchfährt er den Parcours und zeigt lediglich beim Wiedereinfahren in die ursprüngliche Fahrspur einen leichten Heckschwenk. Unter sportlichen Gesichts-

punkten könnte die Fahrzeugrückmeldung aber klarer sein.

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 verbaute 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 feinfühligem Fahrern 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 Pilot.

2,2 Bremse

⊕ Die Vierkolben-Festsattelbremsanlage vorn ermöglicht im Zusammenspiel mit den Einkolben-Faustsattelbremsen an der Hinterachse kurze Bremswege.

Im Test steht der 520d Touring aus Tempo 100 bereits nach 34,5 m. 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. Das Auto zeigt dem Fahrer auch Einfahrtverbotsschilder und Überholverbote sowie zeitliche oder durch Nässe bedingte Geschwindigkeitsbeschränkungen 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 (zw. 70 und 180 km/h).

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 aufpreispflichtige und vollfarbige Head-Up-Display, hier werden auf Wunsch auch detaillierte Navigationskarten angezeigt.

1,6 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der ADAC Crashtest vom April 2017 bescheinigt dem BMW 5er 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	Option
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Option
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	Option
	Ausweichassistent	Option
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	Option
	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 Rettungs-

leitstelle hergestellt. Gegen Aufpreis sorgen crashvorbereitende Maßnahmen (Gurtstraffung, Schließen der Fenster) für einen erhöhten Schutz der Insassen beim Aufprall.

2,4 Kindersicherheit

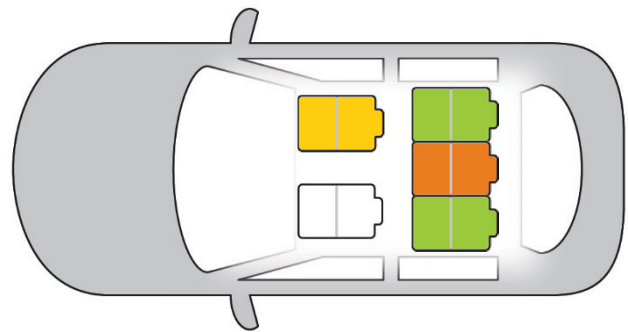
⊕ Beim ADAC Crashtest bekommt der BMW gute 85 Prozent der Punkte für die Kindersicherheit. Per Gurt sind Kindersitze auf dem Beifahrersitz und hinten außen gut zu befestigen, dort auch per Isofix samt i-Size-Kennzeichnung. Hohe Kindersitze sind unter Umständen auf dem Beifahrersitz wegen der nicht ausbaubaren 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 Auslegung.

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 abzumildern - beschert dem bayerischen Fahrzeug 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.

2,6 UMWELT/ECOTEST

4,2 Verbrauch/CO₂

⊖ Der 520d Touring erhält mit einer CO₂-Bilanz von 196 g pro Kilometer nur 18 Punkte in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 6,2 l Diesel auf 100 km - absolut gesehen ein hoher Wert. Dieser resultiert aus 6,2 l/100 km innerorts, 5,4 l/100 km außerorts und 7,5 l/100 km auf der Autobahn.

1,0 Schadstoffe

⊕ Alle Motorisierungen im 5er erfüllen die neueste Abgasnorm Euro 6d-TEMP. Die Emissionen hat der BMW gut im Griff. Selbst im ADAC Autobahnzyklus mit hohem Vollastanteil und damit im Vergleich zum vom Gesetzgeber vorgeschriebenen Zyklus deutlich anspruchs-

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,2	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

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

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

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

vollerem Testprozedere sind die Abgase sauber. So erreicht der Münchner die vollen 50 Punkte im Emissionskapitel. Insgesamt kommt er aber nicht über 68 Punkte und drei Sterne hinaus.

Auch auf der Messfahrt im Straßenverkehr mittels

portablem Emissionsmessgerät bestätigt der 520d Steptronic die guten Messergebnisse. Die aufwändige Abgasreinigung mittels NOx-Speicherkat und Harnstoff-Einspritzung (AdBlue) zeigt Wirkung.

3,9 AUTOKOSTEN

3,9 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: 56.450 Euro kostet der Kombi als Luxury Line und mit Achtgang-Automatik mindestens. Das ist zwar viel Geld, immerhin ist der Wagen dann schon u.a. mit LED-Scheinwerfern, Klimaautomatik, elektrische Heckklappe, Navigationssystem und beheizbaren Ledersitzen ausgestattet. Natürlich lässt sich der Preis durch fleißiges Ankreuzen auf der Ausstattungsliste spielerisch in die Höhe treiben - für den gut aber lang nicht voll ausgestatteten Testwagen sind bereits rund 78.000 Euro fällig. Der 520d besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige

und muss gemäß Hersteller alle 30.000 km oder zwei Jahre zum kleinen und alle 60.000 km oder vier Jahre zum großen Service in die Werkstatt. Gegen Aufpreis ist das Service Inclusive-Paket erhältlich. Damit sind bestimmte Wartungsarbeiten und Services inbegriffen. Die Steuerkette des Motors macht einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel unnötig. Die jährliche Kfz-Steuer in Höhe von 250 Euro fällt dieseltypisch nicht besonders gering aus, zudem fällt die Versicherung ebenfalls teuer aus.

⊖ BMW gewährt keine allgemeine Fahrzeuggarantie, sondern nur die vom Gesetzgeber vorgeschriebene Sachmängelhaftung.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	520i Steptronic	530i Steptronic	540i xDrive Steptronic	520d Steptronic	525d Steptronic	530d Steptronic	540d xDrive Steptronic	M550d xDrive Steptronic Sport
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	4/1998	6/2998	4/1995	4/1995	6/2993	6/2993	6/2993
Leistung [kW (PS)]	135 (184)	185 (252)	250 (340)	140 (190)	170 (231)	195 (265)	235 (320)	294 (400)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	290/1350	350/1450	450/1380	400/1750	500/2000	620/2000	680/1750	760/2000
0-100 km/h [s]	8,2	6,4	5,1	7,6	6,8	5,8	4,9	4,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	225	250	250	225	245	250	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,1 SP	6,1 SP	7,8 SP	4,7 D	5,1 D	5,3 D	5,9 D	6,5 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	138	139	178	123	134	140	156	172
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/26/28	17/26/28	17/27/28	18/27/28	18/27/28	19/27/29	19/27/29	19/29/31
Steuer pro Jahr [Euro]	126	128	226	246	268	375	407	439
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1012	1047	1197	1013	1082	1095	1198	1481
Preis [Euro]	51.100	55.300	66.100	52.850	57.200	60.000	68.900	89.200

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-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), SCR-Kat und NOx-Speicherkat 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	225 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,6 s
Verbrauch pro 100 km	4,8 l
CO ₂ -Ausstoß	125 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,35 m ² /0,27
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	245/45 R18
Länge/Breite/Höhe	4.942/1.868/1.498 mm
Leergewicht/Zuladung	1.760/645 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	570/1.700 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	34,5 m
Reifengröße Testwagen	245/45 R18 100Y
Reifenmarke Testwagen	Dunlop Sport MAXX RT2
Wendekreis links/rechts	11,7/11,8 m
EcoTest-Verbrauch	6,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,2/5,4/7,5 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	163 g/km (WTW* 196 g/km)
Reichweite	1.065 km
Innengeräusch 130 km/h	66,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.130 mm
Leergewicht/Zuladung	1.814/591 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	395/835/1.455 l

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

Betriebskosten	114 Euro	Werkstattkosten	90 Euro
Fixkosten	161 Euro	Wertverlust	671 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.036 Euro		
Steuer pro Jahr	250 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/27/28		
Basispreis 520d Touring Luxury Line Steptronic	56.450 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 17.07.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	77.910 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.717 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. 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 CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-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	500 Euro°
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	160 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.200 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent (Paket Parking Assistant)	590 Euro
Rückfahrkamera/360° Kamera	590 Euro/1.100 Euro
Head-Up-Display	1.190 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	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	1.090 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/Serie/390 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)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (elektrisch schwenkend)	1.200 Euro
Metalliclackierung	1.000 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.700 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,0

AUTOKOSTEN

3,9

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

Stand: November 2018

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Martin Brand