

## BMW 525d (Rußpartikelfilter)

Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse mit 130 kW Leistung

### ADAC Testergebnis

**Note 1,8**

Der BMW der 5er-Serie ist ein besonders fahraktives Auto mit außergewöhnlichem Design. Die aktive Wankstabilisierung Dynamic Drive und die neue Aktiv-Lenkung (beides Aufpreis) verleihen ihm ein ungemein agiles Handling und kaschieren seine wahre Größe und Masse. Der 2,5-l-Sechszylinder-Turbodiesel hat jetzt endlich einen Rußpartikelfilter. Er zieht mit seinen 400 Nm kräftig durch und ist zudem sparsam. Im Gesamtpaket ein gelungenes Auto. Konkurrenten sind Audi A6 und Mercedes E-Klasse.



- + gute Verarbeitung
- + viel sinnvolles Zubehör
- + sehr bequeme Sitze
- + leistungsstarker Motor
- + Rußpartikel-Filter Serie
- + gute Fahreigenschaften
- + kräftige Bremsen
- + hoher Sicherheitsstand
- wenig Ablagen

### Karosserie/Kofferraum

**Note 2,7**

#### Verarbeitung/Handhabung

**Note: 2,1**

- + Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen sehr guten Eindruck. Auch im Innenraum überzeugen sauber gefertigte, hochwertige Materialien. Der Fahrzeugunterboden ist weitgehend glattflächig, um Luftverwirbelungen und damit den Verbrauch zu reduzieren.
- Die Karosseriefanken müssen ohne Seitenleisten auskommen, die vor Beschädigungen durch dagegen schlagende Autotüren schützen würden - so sind teure Reparaturen nicht zu vermeiden. Um die volllackierten und kratzempfindlichen Stoßfänger ist es nicht besser bestellt. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Notrad zur Verfügung.

#### Übersichtlichkeit

**Note: 3,3**

- + Der Innenspiegel und die beheizten Außenspiegel sind groß. Gegen Aufpreis kann man eine elektronische Einparkhilfe ordern. BMW bietet als Extra Bi-Xenon-Scheinwerfer an, zusätzlich ist dafür adaptives Kurvenlicht erhältlich; diese Kombination sorgt für optimale Straßenausleuchtung.
- Der Fahrer kann die Front und das Heck der unübersichtlichen Karosserie schlecht überblicken. Die vordere Einparkhilfe funktioniert erst, wenn vorher rückwärts gefahren wurde.

#### Ein-/Ausstieg

**Note: 2,6**

- Die Bequemlichkeit beim Ein- und Aussteigen ist für dieses große Auto durchschnittlich. Der Mittelsitz der Rückbank ist durch den hohen Mittelunnel nur schwer zu erreichen.
- + Mit der Fernbedienung lassen sich nicht nur die Türen auf- und abschließen, sondern auch die Fenster und das Schiebedach öffnen und schließen. In den Türen befinden sich Zustiegsbeleuchtungen.

#### Kofferraum-Volumen\*

**Note: 2,3**

- + Der große Kofferraum fasst 455 l.

#### Kofferraum-Zugänglichkeit

**Note: 2,9**

- + Die Kofferraumklappe schwingt beim Betätigen der Fernbedienung selbsttätig auf. Der glattflächige, in seiner Form zweckmäßige Kofferraum lässt sich gut nutzen.

- Das Gepäck muß über eine recht hohe Bordwand (68 cm) gehoben werden. Der hintere Bereich des Kofferraums ist wegen der enormen Tiefe schlecht erreichbar. Beim Schließen der Kofferraumklappe macht man sich die Finger schmutzig, weil man von außen nachdrücken muss.



Mit 455 l Volumen ist der Kofferraum des 530d zwar von klassenüblicher Größe, reicht aber nicht ganz an die Konkurrenz, wie Audi A6, heran.

#### Kofferraum-Variabilität

**Note: 2,8**

- + Gegen Aufpreis ist eine asymmetrisch klappbare Rücksitzlehne mit integriertem Skisack erhältlich - die Handhabung ist einfach.
- Zum Verstauen kleiner Gepäckstücke im Kofferraum fehlen sinnvolle Ablagen.

### Innenraum

**Note 2,2**

#### Bedienung

**Note: 2,0**

- + Die klar gestalteten Instrumente sind sehr gut abzulesen. Das höhen- und längseinstellbare Lenkrad lässt sich unterschiedlichst großen Fahrern optimal anpassen. Gegen Aufpreis ist ein Head-Up Display für den Tacho und die Straßenführung des Navigationssystems erhältlich. Die elektrischen Fensterheber (4x Serie) verfügen über Antippautomatik (auf und zu), ihre Schalter sind

aber nicht optimal positioniert. Regensensor und automatische Fahrlichtsteuerung gibt es serienmäßig, ebenso das CD-Radio und den Tempomat. Gegen Aufpreis tönen sich bei störendem Scheinwerferlicht die Außenspiegel und der Innenspiegel automatisch.

- Das I-Drivesystem und seine Menüstrukturen sind anfangs gewöhnungsbedürftig; Es sollte wegen starker Ablenkung während der Fahrt deaktiviert sein. Das Lenkrad und die Lenksäulenhebel sind mit Schaltern überfrachtet. Es gibt eine Fahrlichtautomatik aber keine Kontrolle. So weiß man nicht, ob es wirklich eingeschaltet ist. Insgesamt fehlt es an Ablagen.



Auch die "abgespeckte" Version des i-Drive-Bedienungssystems verlangt nach einer Eingewöhnungszeit.

#### Raumangebot vorne\*

**Note: 1,9**

- + Vorne sitzt man geräumig, Innenbreite und Kopffreiheit sind groß; der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von ca. 1,95 m zurückschieben.

#### Raumangebot hinten\*

**Note: 2,7**

- + Auch hinten ist das Raumgefühl großzügig. Zwei Mitfahrer bis zu einer Größe von ca. 1,95 m finden bequem Platz, auch wenn vorne 1,85 m große Personen sitzen.

### Komfort

**Note 1,8**

#### Federungskomfort

**Note: 1,5**

- + Testwagen mit aufpreispflichtigem Dynamik Drive: Die Feder-/Dämpferabstimmung ist ausgewogen und BMW gut gelungen - sie tendiert in Richtung straff. Das Fahrwerk federt kurze Fahrbahnebenheiten passabel, lange Fahrbahnwellen sogar verhältnismäßig gut ab. Dabei liegt das Fahrzeug ruhig auf der Straße, vertikale Bewegungen der Karosserie sind gering. Dynamic Drive unterdrückt die Wankbewegungen bei schnellen Richtungsänderungen und die Seitenneigung in Kurven. Auch sorgt es für gleichbleibende Bodenfreiheit, unabhängig von der Beladung.

#### Sitzkomfort

**Note: 1,6**

- + Die straff gefederten Vordersitze lassen sich in Höhe und Neigung einstellen und bieten gute Körperunterstützung. Gegen Aufpreis sind vielfach einstellbare Leder-Komfortsitze erhältlich, die ausgezeichneten Sitzkomfort und Seitenhalt bieten. Sie lassen sich unterschiedlichst großen Personen optimal anpassen. Auf der straff gepolsterten, ausgeformten Rückbank sitzen zwei Erwachsene bequem.

#### Innengeräusch

**Note: 1,5**

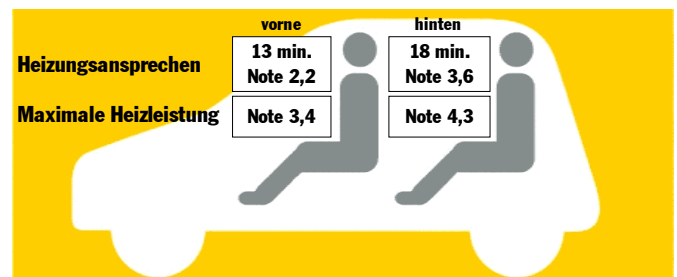
- + Bis in die höchsten Geschwindigkeitsbereiche ist der Geräuschpegel niedrig. Der Dieselmotor läuft angenehm ruhig, es dominieren die Windgeräusche.

#### Klimatisierung

**Note: 2,7**

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)  
Die Heizwirkung ist insgesamt nur durchschnittlich, immerhin wird im vorderen Bereich die Luft recht schnell auf angenehme Temperaturen erwärmt.

- + Im Sommer kühlt die serienmäßige Zwei-Zonen-Klimaautomatik. Die Temperatur und die Luftverteilung lassen sich automatisch und individuell regulieren.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

### Motor/Antrieb

**Note 1,4**

#### Fahrleistungen\*

**Note: 1,7**

- + Der durchzugsstarke 2,5-l-Sechszylinder-Dieselmotor mit Commonrail-Technik verhilft dem nicht gerade leichtgewichtigen Fahrzeug zu sehr guten Fahrleistungen.

#### Laufruhe

**Note: 1,5**

- + Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich vibrationsarm und kultiviert, unterscheidet sich während der Fahrt kaum von einem Benzinmotor.

#### Schaltung

**Note: 1,0**

- + Die Gänge lassens sich sehr leicht wechseln, die Schaltebenen sind präzise geführt.

#### Getriebeabstufung

**Note: 1,0**

- + Die Abstufungen des Sechs-Gang-Getriebes passen optimal zur Leistungscharakteristik des Motors.

### Fahreigenschaften

**Note 1,4**

#### Fahrstabilität

**Note: 1,1**

- + Der 525d verhält sich auch bei hohem Tempo sehr richtungsstabil und vermittelt ein Gefühl hoher Sicherheit. Bei plötzlichen Ausweichmanövern greifen die Aktiv-Lenkung (Extra) und das elektronische Stabilitätsprogramm DSC (Serie) stabilisierend ein und helfen dem Fahrer, den Kurs zu halten. Beim zügigen Anfahren auf weniger griffigem Untergrund sorgt DTC (Dynamic Traction Control) für stabiles Vorwärtkommen ohne durchdrehende Räder. Eine Reifendruck-Kontrolle ist serienmäßig. Die pannensicheren Runflat-Reifen kosten extra. Gegen Aufpreis gibt es ein Abstandsregelsystem.

#### Kurvenverhalten

**Note: 1,0**

- + Bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche zeigt sich der 5er leicht untersteuernd und sicher, dabei sind hohe Querschleunigungen möglich. In Grenzsituationen greift auch hier das DSC helfend ein. Unterstützend wirkt ebenso die Aktiv-Lenkung (Aufpreis), die in der Lage ist, durch Änderung der Übersetzung Lenkkorrekturen positiv zu beeinflussen.

#### Handlichkeit

**Note: 2,3**

- + Obwohl der BMW groß und nicht besonders übersichtlich ist, fährt er sich doch handlich; dies besonders, wenn er mit der aufpreispflichtigen "Aktivlenkung" ausgestattet ist.

#### Lenkung

**Note: 1,8**

- + Die Lenkung spricht gleichmäßig und selbst bei hohem Autobahntempo sehr schnell an, ohne giftig zu wirken. Sie ist zielgenau und vermittelt dem Fahrer guten Kontakt zur Straße.

### Sicherheit

**Note 1,6**

#### Bremsen

**Note: 2,0**

- + Die spontan ansprechende und fein dosierbare Bremse leistet ganze Arbeit: 39 m braucht das Auto aus 100 km/h bis zum Stillstand. ABS mit CBC (Cornering Break Control) sorgen auch beim Bremsen in Kurven für sehr gute Spurhaltung. Der Bremsassistent hilft dem Fahrer bei Notbremsituationen, das volle Potenzial der Bremsanlage besser nutzen zu können.

#### Gestaltung

**Note: 1,5**

- + An den sehr stabilen Bügel-Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen, um nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen zu können. Bei einer starken Bremsung vergrößert sich die Leuchtfäche der Bremslichter.

- Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen schlecht ab, erhält nur einen von vier möglichen Sternen. Die zu kleinen Reflektoren in den Türen sind so ungünstig platziert, dass sie bei ganz geöffneten Türen von den Türdichtungen verdeckt werden.

### Rückhaltesysteme

**Note: 1,5**

- + Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash erreicht der Wagen vier von fünf möglichen Sternen - ein gutes aber nicht sehr gutes Ergebnis. Vorne schützen Front-, Seiten- und seitliche Kopfairbags, hinten seitliche Kopfairbags, gegen Aufpreis zudem Seitenairbags inkl. Gurtstraffern auf den Außenplätzen. Vorn sind die Gurte mit Kraftbegrenzern und pyrotechnischen Straffern ausgestattet; die Kopfstützen bieten Personen bis ca. 1,90 m Größe sehr guten Schutz. Hinten sind die Kopfstützen niedriger, schützen durch den geringen Abstand zum Dach jedoch auch große Personen.

### Kinder

**Note: 1,3**

- + Auf den Rücksitzen lassen sich Kindersitze sowie Babyschalen unkompliziert und stabil unterbringen, auf den Außensitzen auch mittels Isofix-System. Fest installierte Schlösser erleichtern das Anurten. Alle Fenster haben Einklemmschutz.
- Auf dem Beifahrersitz dürfen nur nach Airbag-Deaktivierung durch den Händler Kindersitze befestigt werden.

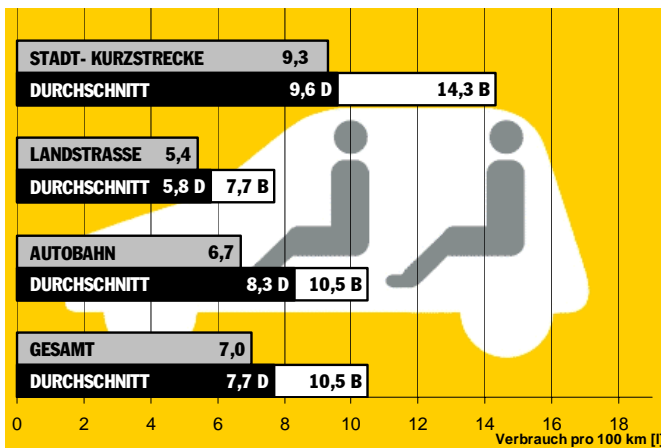
## Verbrauch/Umwelt

**Note 1,5**

### Verbrauch\*

**Note: 1,3**

- + Der Verbrauch ist niedrig: Innerorts 9,3 l, außerorts 5,3 l und auf der Autobahn 6,7 l Diesel auf 100 km. Daraus errechnet sich ein Durchschnitt von 7,0 Litern.



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

### Abgas

**Note: 1,7**

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering. Ein Spezialfilter

verhindert, dass gesundheitsgefährdende Rußpartikel in die Umwelt gelangen.

## Wirtschaftlichkeit\*

**Note 2,4**

### Betriebskosten\*

**Note: 1,7**

- + Die Betriebskosten (hauptsächlich aus dem Verbrauch) sind niedrig.

### Werkstatt und Reifenkosten\*

**Note: 2,1**

- Zum Austausch des Partikelfilters machte der Hersteller noch keine genauen Angaben, soll jedoch über 160.000 km liegen...
- + Der BMW besitzt eine fahrbhängige Serviceanzeige. Gemäß Hersteller ist im Schnitt alle 30.000 km oder 2 Jahre ein kleiner - sogar nur alle 60.000 km oder 4 Jahre ein großer Service fällig. Zudem kommen qualitativ hochwertige und langlebige Wartungs- und Verschleißteile zum Einsatz.
- Die Werkstattstundenpreise sind teuer. BMW gewährt keine Herstellergarantie.

### Wertstabilität\*

**Note: 2,4**

- + Die Wertstabilität ist hoch, der BMW lässt sich auch nach Jahren gut wieder verkaufen.

### Kosten für Neuanschaffung\*

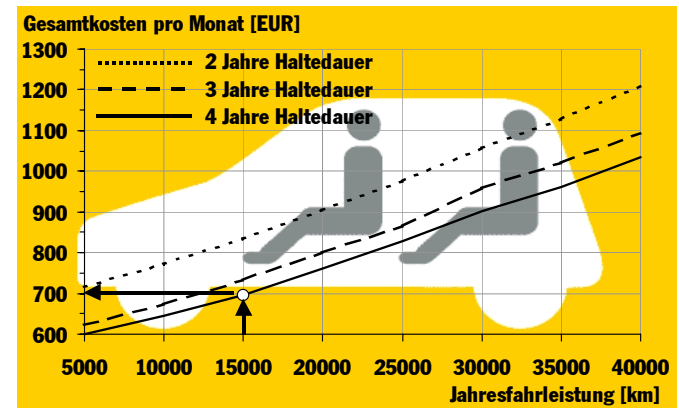
**Note: 3,6**

Die Kosten bei der Neuanschaffung liegen noch im durchschnittlichen Rahmen.

### Fixkosten\*

**Note: 3,2**

- Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung liegen preislich noch im durchschnittlichen Rahmen.
- + Bis Ende 2005 braucht keine Kfz-Steuer bezahlt zu werden.
- Die Teilkaskoversicherung ist teuer.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 697 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## Weitere Motorvarianten

**in der preisgünstigsten Modellversion**

Typ	520i	523i	525i	530i	545i	M5	530d	535d
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2171	6/2497	6/2497	6/2996	8/4398	10/4999	6/2993	6/2993
Leistung [kW(PS)]	125(170)	130(177)	160(218)	190(258)	245(333)	373(507)	160(218)	200(272)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	210/3500	230/3500	250/2750	300/2500	450/3600	520/6100	500/2000	560/2000
0-100 km/h[s]	9,0	8,5	7,5	6,5	5,8	4,7	7,1	6,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	230	235	245	250	250	250	245	250
Verbrauch pro 100 km [l]	9,6SP	k.A.	k.A.	k.A.	11,2SP	15,6SP	7,3D	8,7D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/21/21	n.b.	n.b.	n.b.	20/27/24	21/31/30	20/27/25	20/27/25
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-	-	-	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	737	k.A.	k.A.	k.A.	1142	1679	787	911
Grundpreis[Euro]	35500	35850	38350	41450	58100	86200	41750	49400

### Aufbau:

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

KB = Kombi

KT = Kleintransporter

TR = Transporter

GR = Großraumlimousine

BU = Bus

GO = Geländewagen offen

GS = Geländew. geschlossen

PK = Pick-Up

### Versicherung:

KH = KFZ-Haftpf.

VK = Vollkasko

TK = Teilkasko

### Kraftstoff:

N = Normalbenzin

S = Superbenzin

SP = SuperPlus

D = Diesel

## Daten und Messwerte

6-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	2497 ccm
Leistung	130 kW (177 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	400 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/55R16W
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/55R16W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,85 m/12,05 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,1 s
Elastizität 60-100 km/h (4.Gang)	<b>7,2 s</b>
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	<b>5,4 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>39 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>7,0 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>9,3/5,4/6,7 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	<b>191 g/km</b>
Innengeräusch 50/100/130 km/h	<b>51/60/65 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4841 mm/1846 mm/1468 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1745 kg/400 kg</b>
Kofferraumvolumen	<b>455 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	<b>1000 km</b>
Allgemeine Garantie	keine*
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	*2 Jahre gesetzliche Sachmängelhaftung

## Kosten

Monatliche Betriebskosten	<b>106 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>61 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>140 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>390 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>697 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/23/25
Grundpreis	38650 Euro

## Ausstattung

### Technik

Abstandsregelung, elektronisch	1800 Euro
Automatikgetriebe	2000 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	400 Euro
Parkhilfe, elektronisch	750 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Runflat-Reifen (ab)	700 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	960 Euro°

### Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/320 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	160 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Kopfstützen hinten	Serie
Navigationssystem	1800 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (Paket)	480 Euro°
Sitzbezüge, Leder	2210 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	360 Euro°
Skisack/Durchladelupe (Paket)	480 Euro°

### Außen

Alarmanlage	430 Euro
Außenspiegel, autom. abblendend (inkl. Innenspiegel)	460 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	260 Euro°
Schiebe-Hubdach	1150 Euro

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

### Technik/Umwelt(Testergebnis)1,8

<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,7</b>
Verarbeitung/Handhabung	2,1
Übersichtlichkeit	3,3
Ein-/Ausstieg	2,6
Kofferraum-Volumen*	2,3
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,9
Kofferraum-Variabilität	2,8
<b>Innenraum</b>	<b>2,2</b>
Bedienung	2,0
Raumangebot-vorn*	1,9
Raumangebot-hinten*	2,7
Innenraum-Variabilität	4,0
<b>Komfort</b>	<b>1,8</b>
Federung	1,5
Sitze	1,6
Innengeräusch	1,5
Klimatisierung	2,7
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,4</b>
Fahrleistungen*	1,7
Laufruhe	1,5
Schaltung	1,0
Getriebeabstufung	1,0
<b>Fahreigenschaften</b>	<b>1,4</b>
Fahrstabilität	1,1
Kurvenverhalten	1,0
Handlichkeit	2,3
Lenkung	1,8
<b>Sicherheit</b>	<b>1,6</b>
Bremsen	2,0
Gestaltung	1,5
Rückhaltesysteme	1,5
Kinder	1,3
<b>Umwelt</b>	<b>1,5</b>
Verbrauch*	1,3
Schadstoffe	1,7
<b>Wirtschaftlichkeit*</b>	<b>2,4</b>
Betriebskosten*	1,7
Werkstatt-/Reifenkosten*	2,1
Wertstabilität*	2,4
Kosten für Neuanschaffung*	3,6
Fixkosten*	3,2

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit \* gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

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