

BMW 520d (Rußpartikelfilter)

Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse mit 120 kW Leistung

ADAC Testergebnis

Note 1,9

Der BMW der 5er-Serie ist ein komfortables, fahrsicheres Auto mit außergewöhnlichem Design. Obwohl die aktive Wankstabilisierung Dynamic Drive und die neue Aktiv-Lenkung für den 520 d nicht zu haben sind, zeichnet er sich durch sein agiles Handling und seine enorme Fahrstabilität aus. Auch der kleine Vierzylinder-Dieselmotor ist sehr drehfreudig und erstaunlich stark, in keiner Phase kommt ein Gefühl der Untermotorisierung auf. Dabei läuft er vibrationsarm und verbraucht wenig. Hinzu kommt, dass er jetzt einen umweltfreundlichen Ruß-Partikelfilter hat. Fazit: Ein rundum gelungenes Familienauto mit viel Platz, das für viel Fahrfreude sorgt und durch Genügsamkeit den Geldbeutel schont. Konkurrenten sind Audi A6 und Mercedes E-Klasse.



- + gute Verarbeitung
- + viel sinnvolles Zubehör
- + hoher Federungskomfort
- + sehr bequeme Sitze
- + leistungsstarker Motor
- + genügsam im Verbrauch
- + gute Fahreigenschaften
- + sehr kräftige Bremsen
- + hohe passive Sicherheit
- + günstiger Unterhalt
- + großes Händlernetz
- kaum Fußgänger-Schutz

Karosserie/Kofferraum

Note 2,7

Verarbeitung/Handhabung

Note: 1,9

Mit der Run-Flat-Bereifung kann bei Druckverlust noch ca. 150 km bei max. 80 km/h weiter gefahren werden. Ein vollwertiges Reserverad ist nicht erhältlich.

- + 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.

Übersichtlichkeit

Note: 3,4

- + Der Innenspiegel und die beheizten Außenspiegel sind ausreichend groß. BMW bietet als Extra Bi-Xenon-Scheinwerfer an, zusätzlich ist dafür adaptives Kurvenlicht erhältlich; diese Kombination sorgt für optimale Straßenausleuchtung.
- Die Fensterpfosten sind zum Teil massiv ausgebildet, besonders nach schräg hinten ist die Sicht recht schlecht, auch stört der hohe Heckabschluss beim rückwärts Einparken. Die akustische Einparkhilfe ist sehr nützlich, leider funktioniert sie vorn erst, wenn vorher rückwärts gefahren oder sie per Schalter aktiviert wurde.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,6

Die Bequemlichkeit beim Ein- und Aussteigen ist für dieses große Auto durchschnittlich.

- + Mit der Fernbedienung für die Zentralverriegelung lassen sich auch die Fenster und das Schiebedach öffnen und schließen. In den Türen befinden sich Zustiegsbeleuchtungen. Nach dem Aus-

steigen bleiben die Scheinwerfer noch eine kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,3

- + Der große Kofferraum fasst 455 l.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,9

- + Die Kofferraumklappe schwingt beim Betätigen der Fernentriegelung selbsttätig auf. Der glattflächige, in seiner Form zweckmäßige Kofferraum lässt sich gut nutzen.
- Das Gepäck muß über eine recht hohe Bordwand gehoben werden (68 cm). Der hintere Bereich des Kofferraums ist wegen der enormen Tiefe schlecht erreichbar. Beim Schließen der Kofferraumklappe macht man sich die Finger schmutzig, weil man den Deckel von außen nachdrücken muss.



Mit 455 l Volumen ist der Kofferraum des 520d 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 unterschiedlich 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 Antippanematik (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.
- Der Startvorgang mit dem unbeleuchteten Zündschloss und dem separaten Starterknopf ist ziemlich umständlich. Das i-Drive-System und seine Menüstrukturen sind anfangs sehr gewöhnungsbedürftig, es sollte wegen starker Ablenkung während der Fahrt deaktiviert sein. Die beiden Lenksäulenhebel links vom Lenkrad verwechselt man leicht. Das Fahrlicht hat keine optische Kontrolle. Das ist besonders ärgerlich, wenn die Automatik aktiviert wurde, denn der Fahrer weiß nie, ob das Licht wirklich an 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, besonders was die Kniefreiheit betrifft. Erst über 1,95 m große Mitfahrer stoßen mit ihrem Kopf ans Dach.
- Der Sitzplatz in der Mitte ist nicht nur schlecht zu erreichen und unbequem, sondern auch für Erwachsene zu schmal.

Komfort

Note 1,9

Federungskomfort

Note: 1,8

- + Die Feder-/Dämpferabstimmung ist ausgewogen und BMW gut gelungen - sie ist ein guter Kompromiss aus nicht zu weicher und nicht zu straffer Auslegung. So werden die Unebenheiten der Fahrbahn bei geringen Relativbewegungen der Karosserie meist gut geschluckt. Gegen Aufpreis ist ein härteres Sportfahrwerk erhältlich. Das luftgefederte Dynamic-Drive-Fahrwerk mit Wankreduktion der Karosserie ist bei dieser Motorisierung nicht zu haben.

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, bei denen der Sitzkomfort und der Seitenhalt noch besser sind. Auf der straff

gepolsterten, ausgeformten Rückbank sitzen zwei Erwachsene bequem.

Innengeräusch

Note: 1,1

- + Bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche ist der Geräuschpegel niedrig. Das liegt an dem meist ruhig laufendem Motor und den kaum auftretenden Windgeräuschen. Auch die Reifen-Abrollgeräusche sind sehr gut gedämpft.

Klimatisierung

Note: 2,5

- (Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Die Heizwirkung ist vorn durchschnittlich, hinten etwas schwächer.
- + Im Sommer kühlt die serienmäßige Zwei-Zonen-Klimaautomatik. Die Temperatur und die Luftverteilung lassen sich auf der Fahrer- und Beifahrerseite unabhängig regulieren.

Motor/Antrieb

Note 1,6

Fahrleistungen*

Note: 1,7

- + Nachdem eine gewisse Anfahrtschwäche aus dem Stillstand überwunden ist, zieht der 2-l-Motor zügig durch, bis hin zur Höchstgeschwindigkeit von fast 225 km/h.
- Beim Anfahren mit wenig Gas kann der Motor leicht abgewürgt werden.

Laufruhe

Note: 2,0

- + Es ist erstaunlich, wie vibrationsarm und kultiviert der Dieselmotor mit nur vier Zylindern läuft.

Schaltung

Note: 1,7

- + Die sechs Vorwärtsgänge lassen sich leicht und präzise geführt wechseln. Auch der Rückwärtsgang lässt sich anstandslos einlegen.

Getriebeabstufung

Note: 1,0

- + Das Sechs-Gang-Getriebe ist sehr gut abgestuft. Die Anschlüsse beim Hochschalten passen optimal und selbst bei sehr hohem Tempo sind noch Drehzahlreserven vorhanden.

Fahreigenschaften

Note 1,5

Fahrstabilität

Note: 1,2

- + Der 520d verhält sich auch bei schnellem Autobahn-Tempo richtungsstabil und vermittelt ein Gefühl höchster Sicherheit. Nachlaufen von Spurrillen tritt sehr gemildert auf. Bei plötzlichen Ausweichmanövern greift das elektronische Stabilitätsprogramm DSC (Serie) stabilisierend ein und hilft dem Fahrer, den Kurs zu halten und nicht ins Schleudern zu geraten. Beim zügigen Anfahren auf weniger griffigem Untergrund sorgt DTC (Dynamic Traction Control) für stabiles Vorwärtkommen ohne durchdrehende Räder. Die pannensicheren Runflat-Reifen und die Druck-Kontrolle sind serienmäßig.

Kurvenverhalten

Note: 1,2

- + Bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche zeigt sich der 5er leicht untersteuernd und sicher, dabei sind hohe Querbeschleunigungen möglich. In Grenzsituationen greift auch hier das DSC helfend ein, um eventuellem Schleudern entgegen zu wirken.

Handlichkeit

Note: 2,3

- + Obwohl der BMW groß und nicht besonders übersichtlich ist, fährt er sich doch handlich. Die Lenkung ist stets ausreichend leichtgängig, das dicke, griffige Lenkrad liegt gut in der Hand. Die Aktivlenkung, mit der direkteren Lenkübersetzung beim Rangieren, gibt es nur bei höherer Motorisierung.

Lenkung

Note: 1,8

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

Sicherheit

Note 1,9

Bremsen

Note: 1,8

- + Die spontan ansprechende und fein dosierbare Bremse leistet ganze Arbeit: 38,5 m braucht das halb beladene Auto aus 100 km/h bis zum Stillstand (Mittel aus 10 Messungen, Serienreifen). ABS mit CBC (Cornering Break Control) sorgen auch beim Bremsen in Kurven für sehr gute Spurlhaltung. Der Bremsassistent hilft dem Fahrer bei Notbremsituationen, das volle Potenzial der Bremsanlage besser nutzen zu können.

Gestaltung

Note: 2,7

- + An den sehr stabilen Bügel-Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen, um nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen zu können. Bei starkem Verzögern leuchten die Bremslichter extra hell.
- Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit einem von vier Sternen schwach ab. Die zu kleinen Reflektoren in den Türen sind so ungünstig platziert, dass sie bei ganz geöffneten Türen von den Türdichtungen verdeckt werden.

Rückhaltesysteme

Note: 1,7

- + Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash erreicht der Wagen vier von fünf möglichen Sternen. Dabei zeigt er besonders bei der Seitenkollision seine Stärken. Die Kopfstützen bieten Personen bis ca. 1,90 m Größe sehr guten Schutz. Hinten sind sie niedriger, sichern durch den geringen Abstand zum Dach, das Abstützfunktion mit übernehmen kann, auch große Mitfahrer.

Kinder

Note: 1,6

- + In den beiden Rücksitzmulden lassen sich Kindersitze sowie Babyschalen unkompliziert und stabil unterbringen, auch mittels Isofix-System. Fest installierte Schösser erleichtern das Angurten. Alle Fenster haben Einklemmschutz.
- Auf dem Beifahrersitz dürfen nur nach Airbag-Deaktivierung durch den Händler Kindersitze befestigt werden.

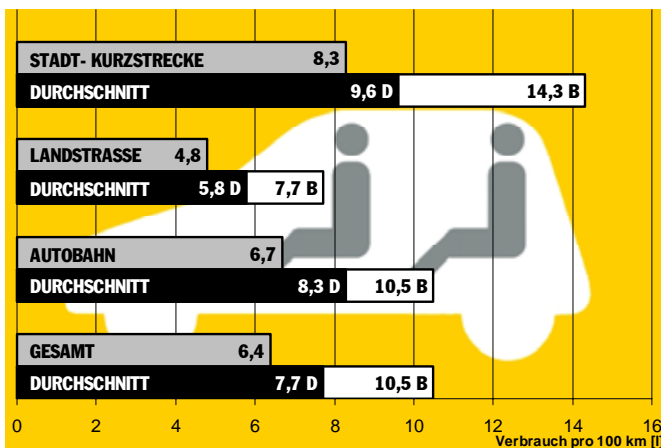
Verbrauch/Umwelt

Note 1,3

Verbrauch*

Note: 1,0

- + Im Mittel verbraucht der 520d 6,4 l Diesel auf 100 km. Im einzelnen: Innerorts 8,3 l, außerorts 4,8 l und auf der Autobahn 6,7 Liter.



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

Abgas

Note: 1,6

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering. Der Partikelfilter

verhindert fast vollständig, dass gesundheitsgefährdende Rußteilchen in die Umwelt gelangen.

Wirtschaftlichkeit*

Note 2,0

Betriebskosten*

Note: 1,3

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

Werkstatt und Reifenkosten*

Note: 2,0

- Der Dieselpartikelfilter muss laut BMW frühestens bei 200.000 km gewechselt werden.
- + Der BMW besitzt eine fahrabhängige Service-Inspektionsanzeige. Gemäß Hersteller ist im Schnitt nur alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ein kleiner - gar nur alle 60.000 km oder alle vier Jahre ein großer Service fällig. BMW spendiert nach eigenen Angaben dem 3er durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.
- Die teuren Werkstattstundenpreise verhindern eine noch bessere Benotung, zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie.

Wertstabilität*

Note: 2,4

- + Die Wertstabilität ist hoch, nicht zuletzt wegen des Ruß-Partikelfilters.

Kosten für Neuanschaffung*

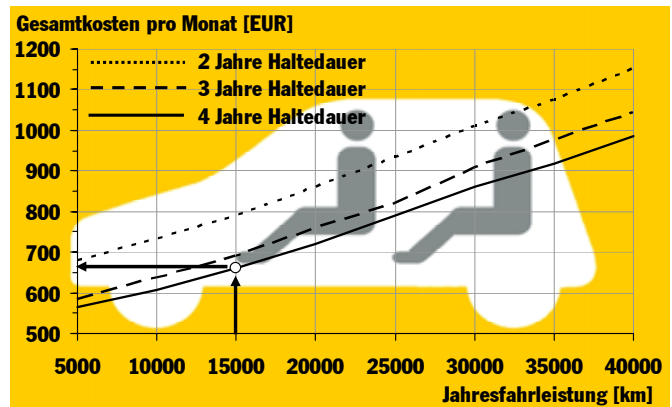
Note: 3,2

Die Kosten beim Neukauf sind durchschnittlich. Durch einiges Zubehör lassen sie sich in astronomische Höhen schrauben.

Fixkosten*

Note: 2,7

Die Kosten für Versicherungen sind durchschnittlich, fast schon niedrig.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 660 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Weitere Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	523i	525i	530i	540i	550i	525d	530d	535d
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2497	6/2497	6/2996	8/4000	8/4799	6/2497	6/2993	6/2993
Leistung [kW(PS)]	130(177)	160(218)	190(258)	225(306)	270(367)	130(177)	170(231)	200(272)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	230/3500	250/2750	300/2500	390/3500	490/3400	400/2000	500/1750	560/2000
0-100 km/h[s]	8,5	7,5	6,5	6,2	5,5	8,1	6,8	6,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	235	245	250	250	250	230	250	250
Verbrauch pro 100 km [l]	8,8SP	9,0SP	9,2SP	11,4SP	11,6SP	7,2D	7,3D	8,7D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/21/21	18/24/21	18/24/23	20/27/24	20/27/24	18/24/26	20/27/26	20/27/26
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-	-	-	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	743	787	842	1065	1218	728	799	919
Grundpreis[Euro]	36700	39250	42400	51700	59900	39550	43050	50400

Aufbau:

ST = Stufenheck	KB = Kombi	GE = Geländewagen
SR = Schrägheck	KT = Kleintransporter	PK = Pick-Up
CP = Coupe	TR = Transporter	
CA = Cabriolet	GR = Großraumlimousine	
RO = Roadster	BU = Bus	

Versicherung:

KH = KFZ-Haftpfl.	N = Normalbenzin
VK = Vollkasko	S = Superbenzin
TK = Teilkasko	SP = SuperPlus
	D = Diesel

Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1995 ccm
Leistung	120 kW (163 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	340 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/55R16W
Reifengröße (Testwagen)	225/55R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,85 m/12,05 m
Höchstgeschwindigkeit	223 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,6 s
Elastizität 60-100 km/h (4.Gang)	7,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	5,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,3/4,8/6,7 l
CO ₂ -Ausstoß	166 g/km
Innengeräusch 50/100/130 km/h	55/61/66 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4841 mm/1846 mm/1468 mm
Leergewicht/Zuladung	1630 kg/420 kg
Kofferraumvolumen	455 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	1090 km
Allgemeine Garantie	keine*
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	*2 Jahre gesetzliche Sachmängelhaftung

Kosten

Monatliche Betriebskosten	104 Euro
Monatliche Werkstattkosten	60 Euro
Monatliche Fixkosten	132 Euro
Monatlicher Wertverlust	364 Euro
Monatliche Gesamtkosten	660 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/24/26
Grundpreis	35900 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (im 1.Quartal 2006)	2100 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (zuzüglich Xenon)	430 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	780 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Runflat-Reifen	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	1010 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/320 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	190 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/-automatik	Serie/850 Euro
Kopfstützen hinten	Serie
Navigationssystem	1800 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (Durchladesystem)	480 Euro
Sitzbezüge, Leder	2210 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	360 Euro°
Skisack/Durchladeluke (Durchladesystem)	480 Euro

Außen

Alarmanlage	430 Euro
Außenspiegel, automatisch abblendend (mit Innenspiegel)	490 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	260 Euro
Schiebe-Hubdach	1200 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)1,9

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

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