

BMW 520i Steptronic

Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse (125 kW / 170 PS)

ADAC Testergebnis

Note 1,9

Die BMW 520i Limousine ist das Einstiegsmodell der 5er-Reihe. Auch wenn wahre BMW-Fans ungern einen Vierzylinder in einem Auto der oberen Mittelklasse sehen wollen. Mit diesem Motor kann relativ verbrauchsarm und trotzdem mit standesgemäßem Blechkleid gefahren werden. Die Fahrleistungen des 170 PS Direkteinspritzers sind natürlich nicht überragend, speziell mit dem aufpreispflichtigen 6-Gang Automatik-Getriebe. Für zügiges Vorankommen, auch auf der Autobahn, sind die Fahrleistungen aber völlig ausreichend. Der Kraftstoffkonsum hält sich dabei auch dank des EfficientDynamic-Pakets in Grenzen. BMW-typisch kann auch der 520i mit vielen mehr oder weniger sinnvollen Extras aus der ellenlangen Sonderausstattungsliste aufgemöbelt werden. Besonders zu empfehlen sind die hellen Bi-Xenon-Scheinwerfer und das adaptive Kurven- und Abbiegelicht. Der optionale Fernlichtassistent blendet automatisch auf- und ab und sorgt für optimale Straßenausleuchtung. Das Sicherheitspaket im 5er ist umfangreich, lediglich die hinteren Seitenairbags müssen extra bezahlt werden. Der Spurverlassenwarner und das Head-Up Display sind ebenfalls sicherheitssteigernde Optionen. Ein Abstandsregelsystem ist leider bei der 2,0 l Version nicht erhältlich. Der Grundpreis des 520i Steptronic geht mit rund 38.000 Euro in Ordnung (inkl. Automatikgetriebe).

Karosserievarianten: Touring. **Konkurrenten:**

Audi A6, Mercedes E-Klasse, Lexus GS.



- + gute Verarbeitung
- + einfache Bedienung
- + großer Kofferraum
- + sehr bequeme Sitze
- + sehr gute Fahreigenschaften
- + standfeste Bremsen
- + hohe Sicherheit
- hinten unübersichtlich
- wenig Fußgängerschutz

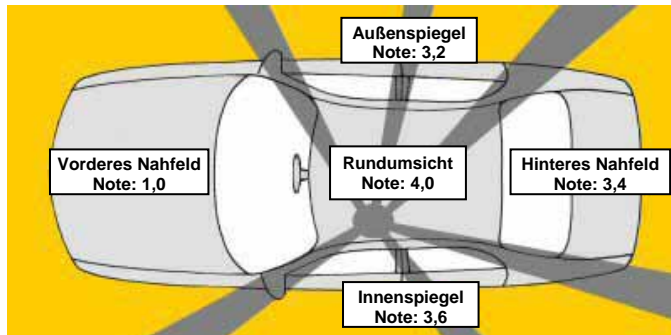
Karosserie/Kofferraum

Note 2,3

Verarbeitung

Note: 1,7

- + Die Verarbeitung und das Finish der 5er Limousine liegen auf hohem Niveau. Die Spaltabstände der Karosserie verlaufen gleichmäßig, die Umbördelungen an den Kanten sind sauber



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

verarbeitet. Im Innenraum setzt sich der hochwertige Qualitätseindruck fort. Edel wirkende Materialien und sauber vernähte Ledersitze (Aufpreis) versprühen Wohlfühlumgebung. Der Fahrzeugunterboden ist weitgehend glattflächig, um Luftverwirbelungen und damit den Verbrauch zu reduzieren.

- Die Karosseriefanken sind nicht gegen dagegen schlagende Autotüren geschützt. Somit kann man sich auf engen Parkplätzen schnell mal unschöne Kratzer von der Nachbartür einfangen. Serienmäßig wird der 5er mit einem Notrad, welches im Kofferraum Platz findet, ausgeliefert. Bestellt man sich größere aufpreispflichtige Leichtmetallfelgen, werden anstatt des Notrades, Reifen mit Notlaufeigenschaften verbaut. Damit darf im Fall einer Panne mit maximal 80 km/h Fahrgeschwindigkeit bis zu 250 km weit (je nach Fahrzeugbeladung) zur nächsten Werkstatt gefahren werden.

Sicht

Note: 2,3

Die Rundumsicht der Oberklasse-Limousine ist nur mäßig. Die Sichtbehinderung der vorderen A-Säulen hält sich noch in Grenzen, nach hinten sieht man allerdings schlecht. Die nicht versenkbaren Kopfstützen schränken die Sicht ein, ebenso die relativ breiten hinteren Dachpfosten. Die Sicht im Innenspiegel ist folglich

auch nur zufriedenstellend. Gegen Aufpreis sind entweder nur für hinten oder für vorne und hinten optisch-akustische Einparkensoren erhältlich. Die vorderen schalten sich aber nur nach einem Tastendruck oder bei vorherig eingelegtem Rückwärtsgang ein. Besser wäre, wenn sie sich automatisch bei geringer Fahrzeuggeschwindigkeit einschalten würden.

- + Durch die abfallende Front können Hindernisse vor dem Fahrzeug sehr gut erkannt werden. Um Blendungen durch den nachfolgenden Verkehr zu vermeiden, können gegen Aufpreis selbstständig abblendende Innen- und Außenspiegel bestellt werden. Serienmäßig sind die Außenspiegel elektrisch beheizbar. Um eine optimale Straßenausleuchtung zu erreichen, können im 5er Bi-Xenon-Scheinwerfer geordert werden, auf Wunsch auch mit adaptiven Kurven- und Abbiegelicht. Der optionale Fernlichtassistent schaltet verkehrsabhängig das Fernlicht ein und aus und entlastet somit den Fahrer. Ein Bildsensor an der Innenseite des Vorderspiegels überwacht den Verkehr und die Lichtverhältnisse. Anhand der Sensorbilder entscheidet der Assistent, ob das Fernlicht eingeschaltet werden kann. Bei vorausfahrendem und entgegenkommendem Verkehr sowie bei ausreichenden Lichtverhältnissen wird das Fernlicht automatisch ausgeschaltet.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,5

Die Bequemlichkeit beim Ein- und Aussteigen ist für dieses große Auto "nur" durchschnittlich, obwohl sich das Lenkrad beim Abstellen des Motors nach oben bewegt, um den Freiraum zu vergrößern (Aufpreis). Das Ein- und Aussteigen auf den hinteren Plätzen ist aufgrund der schmalen Türausschnitte ebenso nur Mittelmaß.

- + Mit der Fernbedienung lassen sich nicht nur die Türen auf- und abschließen, sondern auch die Fenster und das Schiebedach (Aufpreis) öffnen und schließen. Mit dem optionalen "Komfortzugang" können die Türen ohne Fernbedienung auf- und zu gesperrt werden, man muss die Fernbedienung nur bei sich tragen. Gegen Aufpreis sind eine Tür-Vorfeld- und eine Ausstiegsbeleuchtung erhältlich.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,0

- + Der große Kofferraum fasst 455 Liter. Bestellt man zusätzlich das optionale Durchladesystem, stehen beachtliche 865 Liter Stauraum zur Verfügung (im Testwagen vorhanden, gemessen bis Fensterunterkante).



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

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 3,4

- + Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben weitgehend sauber. Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig.
- Die Bordwand ist ziemlich hoch, so muss man das Gepäck beim Einladen weit anheben. Die Ladeöffnung ist nicht gerade groß, das stört auch wenn man in die Tiefen des Kofferraums vordringen möchte. Zu leicht kann man sich beim Einladen des Gepäcks am abstehenden Schloss der offenen Kofferraumklappe den Kopf stoßen.

Kofferraum-Variabilität

Note: 1,9

- + Mit aufpreispflichtigen Runflat-Reifen entsteht in der Reserveradmulde zusätzlicher Stauraum (da kein Reserverad). Dort können kleinere Utensilien sicher untergebracht werden. Die gegen Aufpreis erhältliche asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne lässt sich schnell und unkompliziert vom Kofferraum aus umklappen.
- Die zusätzliche Durchlademöglichkeit mit Skisack erlaubt den Transport von nur maximal zwei Paar Skier. Snowboards passen nicht durch die Luke.

Innenraum

Note 2,0

Bedienung

Note: 1,4

- + Die klar gestalteten Instrumente lassen sich ausgezeichnet ablesen. Ein Lichtsensor regelt automatisch die Helligkeit der Displays. Der serienmäßige Regensensor lässt sich einfach einschalten und passt automatisch die Wischergeschwindigkeit an. Die Fahrlichtautomatik schaltet bei Bedarf selbsttätig die Scheinwerfer ein. Der im Serienumfang enthaltene Tempomat lässt sich einfach bedienen, er ist jedoch leicht mit dem Blinkerhebel verwechselbar. Optional ist auch ein Head-up Display erhältlich, das Geschwindigkeit, Drehzahl und Navigationsinformationen in die Windschutzscheibe projiziert. Momentan- und Durchschnittsverbrauch können im Kombiinstrument abgelesen werden. Die optionalen Komfortsitze lassen sich elektrisch einstellen. Das Lenkrad ist in Höhe und Neigung einstellbar (gegen Aufpreis elektrisch). Alle vier elektrischen Fensterheber haben eine Antippautomatik und einen Einklemmschutz.
- Für die fehlerfreie Bedienung des iDrive-Systems erfordert es aber eine gewisse Eingewöhnungszeit. Auch das aufpreispflichtige



Der BMW überzeugt im Innenraum mit ausgezeichneter Material und Verarbeitungsqualität. Weniger gut gefällt das iDrive-Bedienkonzept, das trotz mehrmaliger Überarbeitung nicht intuitiv ist und nach einer Eingewöhnungszeit verlangt.

Navigationssystem ist dann einfach in der Handhabung. Das Starten des Motors ist eher umständlich, erst muss der Zündschlüssel eingesteckt, dann an anderer Stelle der Knopf gedrückt werden. Mit "Komfortzugang" (Aufpreis) kann man sich das Schlüssel einstecken sparen, man muss den Schlüssel nur bei sich tragen. Es fehlen sowohl vorne als auch hinten brauchbare Ablagen. Die Fensterheber funktionieren (wenn die Tür einmal geöffnet wurde) nur mit Zündung.

Raumangebot vorne* **Note: 1,9**

- + Die große Innenbreite und Kopffreiheit sorgen für ein angenehmes Raumgefühl. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von ca. 1,95 m zurück schieben.

Raumangebot hinten* **Note: 2,4**

- + Auch hinten ist das Raumgefühl großzügig, die Kniefreiheit enorm, selbst wenn vorne 1,85 m große Personen sitzen. Bis zu gut 1,90 m große Mitfahrer haben genügend Kopffreiheit.
- Der mittlere Platz hinten ist zum Sitzen zu schmal, auch stört der hohe Mitteltunnel.



Auch für groß gewachsene Passagiere bis 1,90 m bietet der 5er auf den Rücksitzen ausreichend Platz.

Komfort **Note 1,5**

Federung **Note: 1,7**

- + Die Feder-/Dämpferabstimmung ist ausgewogen, ein gelungener Kompromiss aus nicht zu straffer und nicht zu weicher Auslegung. Das Fahrwerk federt kurze Fahrbahnunebenheiten gut, lange Fahrbahnwellen sogar sehr gut ab. Der Wagen liegt ruhig auf der Straße, die vertikalen Bewegungen der Karosserie sind gering. Ein härter abgestimmtes "Sportfahrwerk" ist gegen Aufpreis erhältlich. Die Wankreduzierung mittels aktiver Stabilisatoren (Dynamic Drive) ist erst bei den größeren Motorisierungen (ab 525i) erhältlich.

Sitze **Note: 1,5**

- + Die optionalen Komfortsitze sind in der Oberfläche eher weich und haben einen festen Unterbau, das sorgt für hohe Bequemlichkeit und dennoch festen Halt. Gegen Aufpreis lässt sich bei den vorderen Sitzen die Wangenbreite elektrisch einstellen, die Fläche herausziehen, der obere Teil der Lehnen separat in der Neigung verändern und der Bereich der Lendenwirbel ganz nach Wunsch

und Bedarf anpassen. Außerdem sind sie individuell in der Höhe und in der Neigung einstellbar, was für eine vorzügliche Körperhaltung sorgt. Auch hinten können zwei Mitfahrer entspannt reisen, selbst wenn sie von großer Statur sind.

- Der Platz hinten in der Mitte ist aufgrund der höckerförmigen Sitzkontur sehr unbequem und eignet sich daher nur als Notsitz.

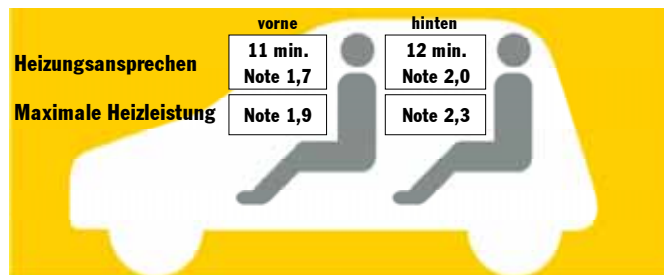
Innengeräusch **Note: 1,4**

- + Bis in die höchsten Geschwindigkeitsbereiche ist der Geräuschpegel niedrig. Der Vier-Zylinder-Motor läuft angenehm ruhig, die Windgeräusche halten sich dezent im Hintergrund.

Heizung, Lüftung **Note: 1,4**

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Die Heizwirkung ist im vorderen Bereich recht gut, es dauert nicht lange, bis angenehme Temperaturen erreicht sind. Auch auf der Rückbank muss man nicht lange frieren.

- + Luftmenge und -Verteilung lassen sich individuell einstellen. Die serienmäßige Klimaautomatik sorgt im Sommer für angenehme Temperaturen. Eine Klimaautomatik mit erweitertem Umfang gibt es gegen Aufpreis. Dies umfasst eine automatische Umluftkontrolle, einen Aktivkohlefilter, Standlüftung, Beschlag- und Solarsensor und eine temperierbare Fondbelüftung. Ein Pollenfilter für Allergiker ist serienmäßig vorhanden.



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

Motor/Antrieb **Note 2,0**

Fahrleistungen* **Note: 2,8**

Der 2,0 I-Vierzylinder-Motor sorgt für passable Fahrleistungen, allerdings muss der Motor weit ausgedreht werden. Durch das Automatikgetriebe wirkt der 520i subjektiv etwas träge.

Laufkultur **Note: 2,0**

- + Der Vierzylinder-Motor läuft dank Ausgleichswellen in jedem Drehzahlbereich ruhig und kultiviert.

Schaltung **Note: 1,7**

- + Die Sechs-Stufen-Automatik schaltet komfortabel und ruckfrei. Wird das Gaspedal voll durchgedrehten (Kick-Down), wechselt die Automatik in die Gangstufe in der die Beste Beschleunigung erzielt werden kann. Das Herunterschalten dauert dann aber teilweise etwas lange. Die leider erst bei den größeren Motorisierungen erhältliche Sportautomatik macht das besser. Die elektronische Getriebesteuerung erkennt anhand von Gaspedalstellung und Fahrgeschwindigkeit die Fahrsituation und das Verhalten des Fahrers. Bei gediegener Fahrweise schaltet die Automatik verbrauchsorientiert früh hoch, bei sportlicher Fahrweise werden die Gänge weit ausgedreht.

Getriebeabstufung **Note: 1,0**

- + Die Abstufungen der 6-Gang-Automatik passen optimal zur Leistungscharakteristik des Motors.

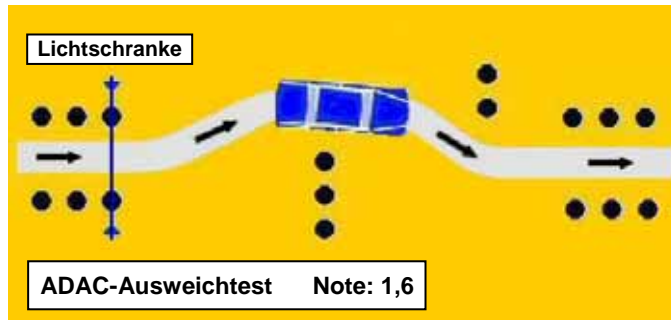
Fahreigenschaften

Note 1,6

Fahrstabilität

Note: 2,4

- + Der 520i fährt bis zu hohem Tempo richtungsstabil und vermittelt dem Fahrer ein Gefühl hoher Sicherheit. Beim zügigen Anfahren auf weniger griffigem Untergrund sorgt die Traktionskontrolle (DTC) für stabiles Vorwärtskommen, ohne dass die Räder durchdrehen. Die serienmäßige Reifendruck-Kontrolle warnt bei einem Druckverlust. Beim ADAC-Ausweichtest lenkt die 5er Limousine beim ersten Ausweichen willig ein, beim anschließenden Gegenlenken versucht das Heck jedoch abrupt auszubrechen. Das DSC reagiert recht spät, dann aber vehement, kann starkes Schleudern aber gerade noch verhindern.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Kurvenverhalten

Note: 1,3

- + Das Eigenlenkverhalten des 5ers ist leicht untersteuernd ausgelegt. Ein Verhalten das weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Geht man bei schnell gefahrenen Kurven schlagartig vom Gas (Lastwechsel), drängt das Heck leicht nach. Das elektronische Stabilitätsprogramm DSC greift aber schnell und effektiv ein, um Schleudern zu verhindern.

Lenkung*

Note: 1,7

- + Die Lenkung spricht spontan an und ist zielgenau. Sie vermittelt guten Kontakt zur Fahrbahn. Auch ohne die im 520i nicht lieferbare Aktivlenkung, ist sie ziemlich direkt. Zusammen mit dem kleinen Wendekreis sorgt dies für gute Handlichkeit.

Bremse

Note: 1,2

- + Die Bremse spricht sehr schnell an und ist fein dosierbar, selbst wenn das Tempo sehr hoch ist. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h sind nur 36 m bis zum Stillstand erforderlich (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

Sicherheit

Note 2,0

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 1,6

- + Das elektronische Stabilitätsprogramm DSC und ein Bremsassistent sind im 5er serienmäßig verbaut. Die Bremslichter vergrößern bei einer Vollbremsung automatisch die Leuchtfäche, dadurch wird der nachfolgende Verkehr besser gewarnt. Mit den optionalen Runflat-Reifen wird die Gefahr, bei einem Reifenschaden die Kontrolle über das Fahrzeug zu verlieren, auf ein Minimum reduziert. Das adaptive Kurvenlicht mit Abbiegelicht, welches gegen Aufpreis erhältlich ist, leuchtet den Kurvenverlauf besser aus. Der Spurassistent warnt den Fahrer bei unabsichtlichen Überfahren der Fahrbahnmarkierungen durch leichte Vibrationen im Lenkrad.

Das Head-Up Display und der Nachtsichtassistent Night Vision kosten Aufpreis (im Testwagen nicht vorhanden).

Head-Up-Display

In die Windschutzscheibe werden Geschwindigkeit, Navigationshinweise und andere Informationen eingespiegelt. Dadurch muss der Blick nicht mehr so stark von der Straße nach unten auf den Tacho gesenkt werden, außerdem entfällt die Anpassung der Augen (Akkommodation) auf die unterschiedlichen Entfernungen von Fahrbahn und Kombi-Instrument.



- Die zu kleinen Reflektoren in den Türen sind so ungünstig platziert, dass sie bei ganz geöffneten Türen von den Türdichtungen verdeckt werden. Die radargestützte aktive Geschwindigkeitsregelung ist nur bei den sechs- und acht-Zylinder Modellen erhältlich.

Nachtsicht-Assistent (BMW)

Eine Wärmebild-Kamera überträgt (bei eingeschaltetem Fahrlicht) ihre Informationen auf ein Display. Darauf erscheinen warme Gegenstände heller als kalte. Die Reichweite ist ähnlich der von Fernlicht.



Passive Sicherheit - Insassen

Note: 1,8

- + Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash erreicht der 5er BMW vier von fünf möglichen Sternen. Dabei zeigen sich besonders beim Seitencrash die Stärken. Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis ca. 1,90 m Größe sehr guten Schutz. Hinten sind die Kopfstützen niedriger, sie sind aber in der Höhe ausreichend. An den sehr stabilen Bügel-Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen, um nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen zu können.
- Nur Fahrer- und Beifahrersitz sind mit Gurtwarnern ausgestattet. Für die hinteren Mitfahrer fehlen diese.

Kindersicherheit

Note: 1,9

- + Auf den äußeren Rücksitzen lassen sich Kindersitze sowie Babyschalen mit den vorhandenen Gurten unkompliziert und stabil unterbringen, besser noch mit dem Isofix-System. Fest installierte Gurtschlösser erleichtern das Angurten. Alle Fenster haben einen Einklemmschutz.
- Der Sitzplatz hinten in der Mitte ist für Kindersitze weniger geeignet. Gründe sind die höckerartige Sitzerhebung und das ungünstig angebrachte Gurtschloss. Airbag-Deaktivierung auf dem Beifahrersitz inkl. Isofix-Befestigung müssen extra bezahlt werden.

Fußgängerschutz

Note: 4,0

- Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit einem von vier Sternen schlecht ab.

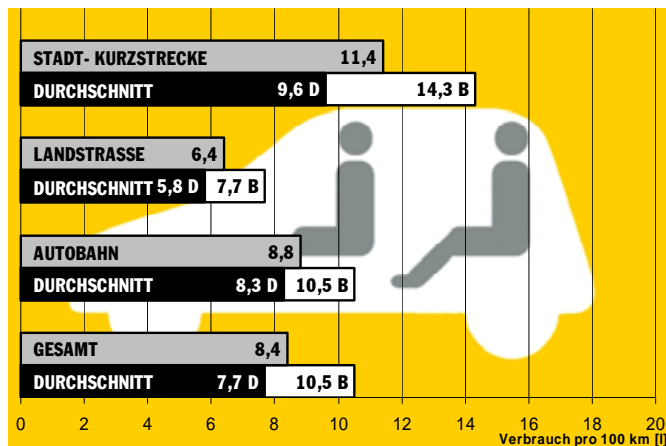
Verbrauch/Umwelt

Note 2,0

Verbrauch*

Note: 2,6

Mit einem Durchschnittsverbrauch von 8,4 Liter bewegt sich der 5er BMW im Klassenvergleich im guten Mittelfeld. Während der Verbrauch außerorts (6,4 l) und auf der Autobahn (8,8 l) gering ist, kann der 5er trotz des EfficientDynamics-Pakets mit 11,4 l Stadtverbrauch nicht vollkommen überzeugen.



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

Abgas

Note: 1,3

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering.

Wirtschaftlichkeit*

Note 2,4

Betriebskosten

Note: 2,2

+ Trotz der Fahrzeuggröße hält sich der Verbrauch in Grenzen. Dadurch bewegen sich die Betriebskosten für ein Fahrzeug der oberen Mittelklasse auf niedrigem Niveau.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 1,5

Der BMW besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Gemäß Hersteller ist im Schnitt alle 25.000 km oder alle zwei Jahre ein kleiner - gar nur alle 50.000 km oder alle vier Jahre ein großer Service fällig.

+ Der zweijährige Service verspricht weniger Werkstattaufenthalte. BMW verbaut nach eigenen Angaben durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile. Bei Verwendung der Seriengröße halten sich die Ausgaben für den Reifenersatz noch auf erfreulichem Niveau.

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

Wertstabilität

Note: 3,9

Die Wertbeständigkeit der 5er Limousine mit dem kleinen Einstiegsmotor liegt gerade noch auf mittelmäßigem Niveau.

Kosten für Neuanschaffung

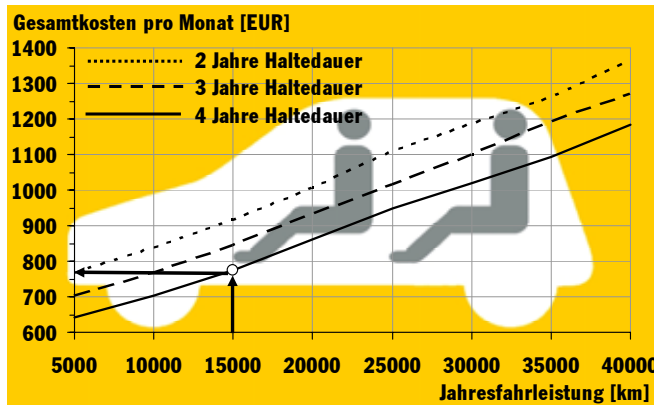
Note: 3,1

Die Anschaffungskosten für den 520i liegen mit rund 38.000 Euro (inkl. Automatikgetriebe) im Durchschnitt. Mit teilweise sinnvollen Sicherheits- und Komfortausstattungen lässt sich der Preis aber in abenteuerliche Höhen treiben.

Fixkosten

Note: 2,2

+ Die Typklasseneinstufungen für die Versicherung sind zwar nur durchschnittlich, allerdings verhelfen die niedrigeren Ausgaben für die Steuer dem BMW 520i noch zu einer guten Note bei den fixen Kosten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 772 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten (Benziner)

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	520i	523i	525i	530i	540i	550i	M5
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1995	6/2497	6/2996	6/2996	8/4000	8/4799	10/4999
Leistung [kW(PS)]	125(170)	140(190)	160(218)	200(272)	225(306)	270(367)	373(507)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	210/4250	235/3500	270/2400	320/2750	390/3500	490/3400	520/6100
0-100 km/h[s]	8,7	8,2	7,1	6,3	6,1	5,2	4,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	224	237	248	250	250	250	250
Verbrauch pro 100 km [l]	8,2SP	8,8SP	8,9SP	9,2SP	12,0SP	12,4SP	16,3SP
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/24/24	19/24/24	19/24/24	19/25/24	18/26/24	18/26/24	23/31/30
Steuer pro Jahr[Euro]	135	168	202	202	270	324	337
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	749	797	835	912	1.129	1.320	1.863
Grundpreis[Euro]	35.900	38.800	41.800	45.500	54.700	63.500	92.500

Aufbau:

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

KB = Kombi
KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus

GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung:

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff:

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

Daten und Messwerte

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1995 ccm
Leistung	125 kW (170 PS)
bei	6700 U/min
Maximales Drehmoment	210 Nm
bei	4250 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/55R16V
Reifengröße (Testwagen)	245/45R17Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,85 m/12,05 m
Höchstgeschwindigkeit	224 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Stufe D)	6,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	8,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	11,4/6,4/8,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	164 g/km/ 194 g/km
Innengeräusch 130 km/h	67 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4841 mm/1846 mm/1468 mm
Leergewicht/Zuladung	1620 kg/410 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	455 l/865 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	830 km
Allgemeine Garantie	keine*
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	* 2 Jahre gesetzliche Sachmängelhaftung

Kosten

Monatliche Betriebskosten	158 Euro
Monatliche Werkstattkosten	57 Euro
Monatliche Fixkosten	95 Euro
Monatlicher Wertverlust	462 Euro
Monatliche Gesamtkosten	772 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/24/24
Grundpreis	38.060 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch (ab Modell 523i)	nicht erhältlich
Aktivlenkung (ab Modell 523i)	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	2.160 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (inkl. Bremsassistent)	Serie
Fernlichtassistent	130 Euro°
Head-Up-Display	1.340 Euro
Kurvenlicht (zzgl. Xenon)	450 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (vorne und hinten)	810 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Runflat-Reifen (ab)	760 Euro°
Spurassistent	520 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	1.040 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/330 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	190 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/880 Euro°
Nachtsicht-Assistent	2.000 Euro
Navigationssystem (ab)	1.840 Euro°
Sitzbezüge, Leder (inkl. Heizung vorn)	2.380 Euro°
Sitze, vorn/hinten, beheizbar (jeweils)	370 Euro°
Skisack/Durchladeluke	500 Euro°

Außen

Außenspiegel, automat. abblendend (inkl. Innenspiegel) ..	510 Euro°
Lackierung Metallic	930 Euro°
Schiebe-Hubdach	1.240 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)1,9

Karosserie/Kofferraum	2,3
Verarbeitung	1,7
Sicht	2,3
Ein-/Ausstieg	2,5
Kofferraum-Volumen*	2,0
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,4
Kofferraum-Variabilität	1,9
Innenraum	2,0
Bedienung	1,4
Raumangebot vorne*	1,9
Raumangebot hinten*	2,4
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	1,5
Federung	1,7
Sitze	1,5
Innengeräusch	1,4
Heizung, Lüftung	1,4
Motor/Antrieb	2,0
Fahrleistungen*	2,8
Laufkultur	2,0
Schaltung	1,7
Getriebeabstufung	1,0
Fahreigenschaften	1,6
Fahrstabilität	2,4
Kurvenverhalten	1,3
Lenkung*	1,7
Bremse	1,2
Sicherheit	2,0
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	1,6
Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Kindersicherheit	1,9
Fußgängerschutz	4,0
Umwelt	2,0
Verbrauch*	2,6
Abgas	1,3
Wirtschaftlichkeit*	2,4
Betriebskosten*	2,2
Werkstatt-/Reifenkosten*	1,5
Wertstabilität*	3,9
Kosten für Neuanschaffung*	3,1
Fixkosten*	2,2

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

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand Juli 2008.