



BMW 530d Gran Turismo Automatic (DPF)

Fünftürige Schräghecklimousine der oberen Mittelklasse (180 kW / 245 PS)

Mit dem GT betritt BMW Neuland und bietet erstmals eine luxuriöse Schräghecklimousine in der oberen Mittelklasse an. Er ist bereits an die neue 5er Generation angelehnt und bietet sportliche Eleganz bei hohem Reisekomfort. Der Dieselmotor mit 245 PS sorgt für flotten Antrieb bei noch akzeptablem Verbrauch. Im Innenraum findet man viel Platz für vier Personen (Mittelsitz nur für Kurzstrecken geeignet), dank umklappbarer Rücksitzbank kann auch die Variabilität gefallen. Gegen Aufpreis gibt es eine Vielzahl an Assistenzsystemen wie Nightvision mit Personenerkennung (Nachtsichtfunktion), Fernlichtassistent, Verkehrszeichen-Erkennung, Spurhalte- und Totwinkelassistent, sowie ein Abstandsregelsystem (ab Frühjahr 2010). Die Fahrwerksextras (Adaptive Drive, Integral-Aktivlenkung) sorgen für sehr gute Fahreigenschaften. Der 5er GT ist eine gute Alternative für alle, welche mehr Variabilität als im 7er wünschen und nicht auf Luxus verzichten möchten. Der Preis fällt mit mindestens 55.200 Euro teuer aus - aber immer noch deutlich günstiger als ein vergleichbarer 7er. **Karosserievarianten:** Limousine, Kombi **Konkurrenten:** Mercedes R 350 CDI

- +** sehr gute Verarbeitung, gute Kofferraumvariabilität, hervorragende Sitze, exzellentes Fahrwerk, herausragende Allrad-Aktivlenkung, sehr gute aktive und passive Sicherheitsausstattung
- sehr teure Anschaffung, hohe Fixkosten



ADAC-URTEIL



2,2

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,4

Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie macht einen sehr guten Eindruck. Alle Bleche und Anbauteile sind sauber hergestellt und zusammengebaut. Im Innenraum setzt sich der Eindruck hoher Qualität fort, die ausgewählten Materialien sind sehr hochwertig und ihre Verarbeitung tadellos. Die Türausschnitte sind nach außen vollständig abgedichtet und verschmutzen dadurch kaum; zusätzlich schützen Kunststoffabdeckungen die Schweller vor Kratzern. Der Unterboden ist von vorne bis hinten fast vollständig verkleidet und weitgehend glattflächig, das reduziert die Luftverwirbelungen und sorgt damit für ein niedrigeres Geräuschniveau und einen geringeren Verbrauch. Die Tankverriegelung ist in die zentrale Türverriegelung integriert. Ein Fehlbetankungsschutz verhindert, dass man versehentlich eine Benzin-Zapfpistole in den Tankstutzen einsetzen kann. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt. Die maximale Zuladung beträgt gute 460 kg. Der 5er GT ist serienmäßig mit Runflat-Reifen ausgerüstet, mit denen bei einer Reifenpanne aus einer Gefahrensituation gefahren werden kann, allerdings nur eine begrenzte Mobilität gewährleistet ist.

⊖ Ein Reserverad ist nicht mehr lieferbar und würde im Kofferraum auch keinen Platz finden. Weder an den Seiten noch an Front und Heck schützen Leisten die Karosserie vor kleinen Remplern.

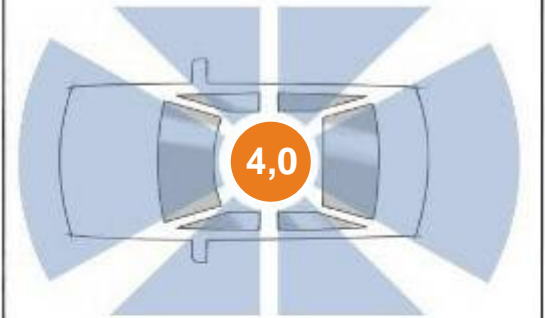
2,6

Sicht

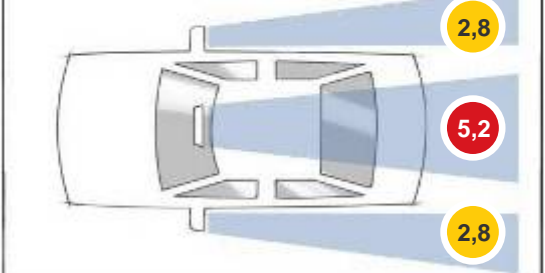
Die Übersichtlichkeit der Karosserie ist nach vorne zufriedenstellend. Der Fahrer kann die Front dank der sichtbaren Motorhaubenkante gut abschätzen.

⊕ Bei störendem Scheinwerferlicht blenden der Innenspiegel und die Außenspiegel automatisch ab (Aufpreis). Die Außenspiegel besitzen asphärische Bereiche, wodurch Fahrzeuge im toten Winkel besser erkannt werden, sind beheizbar und gegen Aufpreis elektrisch anklappbar. Das helle und sehr homogen leuchtende Bi-Xenonlicht (inkl. Tagfahrlicht) kostet ebenso Aufpreis, wie auch Kurven- und Abbiegelicht - die Straßenausleuchtung klappt damit ausgezeichnet, da die beiden Lichtkegel individuell elektronisch gesteuert werden und sich verschiedenen Fahrzuständen anpassen (z.B. Innerorts, Landstraße, Autobahn, Regen). In der Aufpreisliste findet sich auch ein Fernlichtassistent sowie Parksensoren für Front und Heck. Zusätzlich gibt es eine Heckkamera sowie zwei Kameras in der Frontschürze bei den vorderen Radläufen (SideView), die jeweils ein Bild links und rechts von der Motorhaube liefern und das Herausfahren aus engen Lücken erleichtern können. Die Scheibenwischer funktionieren sehr gut, sie befreien die Scheibe zuverlässig und über einen großen Wischbereich von Wasser, auch bei sehr hohen Geschwindigkeiten.

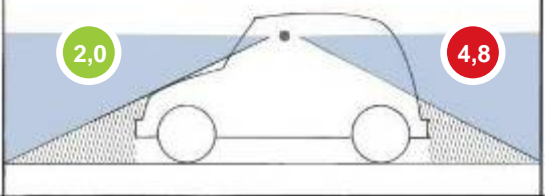
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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.



Breite Dachsäulen, die hohe Gürtellinie und die hohe Heckkante machen den GT zu einem äußerst unübersichtlichen Fahrzeug.

⊖ Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der 5er GT nicht besonders gut ab. Der Grund sind die vor allem hinten sehr breiten Fensterpfosten und die hohe hintere Fensterunterkante, welche die Sicht nach draußen einschränken. Objekte hinter dem Fahrzeug können aufgrund der sehr hohen Fensterunterkante nicht eingesehen werden - die optionale Rückfahrkamera sollte daher ein Pflichtkauf sein. Auch im Innenspiegel sieht man aufgrund der hohen Fensterkante und den nicht versenkbaren Kopfstützen nur wenig.

1,9

Ein-/Ausstieg

⊕ Einen schlüssellosen Komfortzugang gibt es gegen Aufpreis. Mit dieser Funktion kann man sich auch nicht mehr aussperren, weil das Auto "weiß", wenn der Schlüssel noch im Auto liegt und dann nicht verriegelt. Vorne steigt man recht komfortabel ein und aus. Die Schweller sind nicht zu breit und von der Höhe noch akzeptabel, die Höhe Türöffnung sind ist großzügig, wodurch auch große Personen kaum den Kopf einziehen müssen zum Ein- und Aussteigen. Auch hinten ist der Einstieg bequem, da die Türen weit öffnen und die Türausschnitte groß sind. Die Türaufhalter sind kräftig genug, um die schweren Türen auch an Steigungen sicher offen zu halten. Es gibt eine angenehme Umfeldbeleuchtung, auch die Türgriffe außen werden mit LEDs erhellt (Aufpreis). Haltegriffe am Dachhimmel sind für alle außen sitzenden Insassen vorhanden.

3,2

Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum fällt mit 345 l nicht besonders groß aus (sogar ein VW Golf hat mit 350 l einen größeren Kofferraum). Die Rücksitze können zwar längs verschoben werden, da allerdings zwischen Rücksitzlehnen und Kofferraum eine zusätzliche Trennwand verbaut ist, kann der Kofferraum auch bei vorgeschobenen Rücksitzen nicht erweitert werden. Es entsteht dann ein nutzloser Hohlraum zwischen Sitzlehnen und Trennwand. Die Rücksitze und die Trennwand lassen sich umklappen, wodurch das Volumen auf großzügige 740 l erweitert werden kann (gemessen bis Fensterunterkante).



Ein Kofferraumvolumen von 345 l lässt sich in dieser Fahrzeugklasse eigentlich niemandem vermitteln. Ein gewöhnlicher 5er bietet über 100 l mehr Platz für das Gepäck (455 l). Zumindest nach Umklappen der Rücksitze entsteht ein ordentlicher Stauraum von 740 l.

1,5

Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich auf zwei Arten öffnen. Man kann entweder nur den Heckdeckel öffnen, wodurch eine schmale sehr unkomfortable kleine Öffnung frei gegeben wird und zudem eine Ladekante beim Beladen stört, oder die komplette Heckklappe mit Windschutzscheibe. Dann lässt sich der Gran Turismo einfach beladen, es stört keine innere Bordwand und die äußere Ladekante liegt auf noch guter Höhe. Die komplette Heckklappe lässt sich optional elektrisch öffnen, dann kann die Öffnungshöhe der Klappe in fünf Stufen über das i-Drive eingestellt werden. Dadurch wird zum Beispiel bei recht niedrigen Garagen verhindert, dass die Klappe oben Anstößt und dadurch verkratzt wird. Bei maximale Öffnungshöhe finden unter der Klappe Personen bis knapp 1,90 m ausreichend Platz. Auch wenn auf den ersten Blick die zusätzliche Öffnungsmöglichkeit des Heckdeckels unsinnig scheint, hat sich BMW hierbei schon etwas gedacht. Der Kofferraum kann dadurch beladen werden, ohne dass die Insassen z.B. bei kaltem Wetter einem Zug ausgesetzt sind, denn die Hutablage und die zusätzliche Trennwand hinter den Sitzlehnen schotten den Kofferraum komplett vom Innenraum ab.

2,2

Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich dreigeteilt umklappen. So kann auch der Mittelteil einzeln umgeklappt werden, wodurch eine große Durchlademöglichkeit für lange Gegenstände entsteht. Der Klappmechanismus für die Lehnen ist aufwendig, denn es müssen erst die Lehnenteile von vorne geklappt werden und dann vom Kofferraum aus zusätzlich die Trennwand. Wählt man für hinten die elektrisch einstellbaren Komfortsitze, lässt sich der Klappmechanismus vom Kofferraum aus einfach elektrisch betätigen. Für kleine Gegenstände befindet sich unter dem Kofferraum zwei getrennte Fächer mit einmal 10 l und einmal 15 l Volumen, zusätzlich findet man an den Seiten des Kofferraums Spannbänder, wodurch kleinere Gegenstände fixiert werden können.

1,5

INNENRAUM

0,7

Bedienung

⊕ Gigantisch erscheint auf den ersten Blick die Zahl der Knöpfe und Funktionen. Eine gewisse Eingewöhnungszeit benötigt man für die Fülle an Möglichkeiten schon, eine gute Ergonomie und durchdachte Details stellt man aber schnell fest. Das elektrisch einstellbare Lenkrad (in Höhe und Reichweite, Aufpreis) sowie günstig angeordnete Pedale und Schalthebel ermöglichen Personen unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition. Die Vordersitze lassen sich einfach elektrisch einstellen. Der Motor wird mittels Start-Knopf angelassen, eine Halterung für den Schlüssel fehlt leider (bei Komfortzugang). Der Tempomat wird wieder über Tasten am Lenkrad gesteuert, auf Wunsch regelt ein Radar-System den Abstand zum Vordermann (Lieferbar ab Anfang 2010). Serienmäßig regelt ein Sensor die Scheibenwischer, der Innenspiegel und die Außenspiegel blenden bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab (Aufpreis). Elektrisch einstell- und beheizbar sind die Außenspiegel serienmäßig, elektrisch anklappbar sind sie nur gegen Aufpreis. Die Schalter für die Nebelscheinwerfer und -schlussleuchte sind praxisgerecht beim Lichtschalter untergebracht. Für diese sowie für das Abblendlicht gibt's Kontrollleuchten bei den Instrumenten. Letztere sind ausgezeichnet ablesbar und verfügen über einen sehr guten Kontrast. Große hochauflösende Displayflächen liefern ergänzende Informationen u.a. über Verbrauch und Reichweite. Zusätzlich gibt's gegen Aufpreis ein Head-Up-Display, das in der Windschutzscheibe vor dem Fahrer die Geschwindigkeit, Navigationsanweisungen und die gerade erlaubte Höchstgeschwindigkeit anzeigt. Die Verkehrszeichenerkennung arbeitet gut (Aufpreis), aber lange nicht perfekt – wirklich darauf verlassen kann man sich nicht. Die angezeigte erlaubte Maximalgeschwindigkeit wird aus den Kartenmaterialinformationen des Navigationssystems und den durch eine Kamera in der Windschutzscheibe erkannten Schildern ermittelt. Einschränkungen bei der Uhrzeit und bei Nässe werden registriert und berücksichtigt (z.B. bei Nässe nur, wenn Regensensor Regen erkennt). Das Navigationssystem funktioniert sehr gut und arbeitet ausgesprochen schnell. Das hochauflösende Display zeigt eine brillante Darstellung. Das Radio lässt sich gut bedienen, es gibt acht mit beliebigen Systemfunktionen frei belegbare Funktionstasten (z.B. Radiosender, Navigationsziel, Telefondirektwahl, Klimaeinstellung). Die Klimabedieneinheit ist relativ übersichtlich, die Funktionsvielfalt will aber beherrscht werden – oder man überlässt alles der sehr effektiv arbeitenden Klimaautomatik, die auf Wunsch über eine Vierzonen-Regelung verfügt (nicht im Testwagen). Das i-Drive ist durch Vorwahltasten deutlich bedienungsfreundlicher geworden. Alle Schalter sind einwandfrei beleuchtet; auch die Drehrädchen der in der mittleren Lüftungsdüsen, bei den äußeren wurde komischerweise auf die Beleuchtung verzichtet. Zusätzlich gibt es gegen Aufpreis eine Ambientebeleuchtung, ergänzend zur Innenraumbeleuchtung mit vier Leseleuchten. An den Ablagen gibt's wenig auszusetzen, es fehlen aber Flaschenhalter und das Handschuhfach könnte etwas größer sein.

⊖ Die vorderen Insassen müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit hinauslehnen, weil die Griffe dann zu weit weg sind.

1,9 Raumangebot vorne*

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für maximal 1,90 m große Personen einstellen. Die Kopffreiheit wäre weitaus üppiger. Die für diese Fahrzeugklasse enorme Innenbreite sorgt für ein angenehmes subjektives Raumgefühl, man ist gut aufgehoben, fühlt sich aber nicht eingengt.

2,1 Raumangebot hinten*

Auf der Rückbank finden nur zwei Erwachsene bequem Platz, der mittlere Sitz ist im Prinzip ein Notsitz und nur für kurze Strecken geeignet.

⊕ Knapp 1,95 m große Personen finden auf der Rückbank genügend Kopffreiheit vor (Vordersitze für 1,85-m große Personen eingestellt) - die Beine hätten bei komplett zurückgeschobener Rückbank weitaus mehr Platz vor. Die Sitze können um bis zu 10 cm nach vorne geschoben werden, die Längseinstellung gibt aber nur wenig Sinn, denn dadurch wird lediglich die Beinfreiheit limitiert und weder der Komfort beim Einsteigen noch die Größe des Kofferraums verändert. Die Innenbreite fällt auch hinten großzügig aus. Subjektiv gibt's am Platzangebot im Fond nichts auszusetzen.



Der BMW überzeugt im Innenraum mit ausgezeichneter Material- und Verarbeitungsqualität. Auch das I-Drive-Bedienkonzept kann jetzt restlos überzeugen.



Im Fond finden zwei Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m bequem Platz. Besonders üppig ist dabei der Fußraum.

1,2 KOMFORT

1,2 Federung

Testfahrzeug mit aufpreispflichtigem "Adaptive Drive" (inkl. Dynamic Drive) ausgestattet.

⊕ Die Abstimmung der Federn und Dämpfer ist BMW beim 5er GT sehr gut gelungen. Sie ist sehr ausgewogen und pariert die meisten Fahrbahnbeschaffenheiten einwandfrei. Für die elektronische Dämpferregelung (Adaptive Drive) stehen drei Stufen zur Verfügung: Normal, Comfort und Sport. Die Normalstellung zeigt sich für die meisten Fahrbahnzustände als geeignet und bietet einen guten Kompromiss. Wer es ein wenig komfortabler schätzt, kann den Comfort-Modus wählen, dann schwingt die Karosserie insbesondere bei längeren Bodenwellen etwas nach, ist aber im Gegenzug von kurzen Bodenwellen noch weniger beeinflusst. Der Sportmodus bringt ein direkteres Fahrgefühl, kleine Bodenwellen spüren die Insassen deutlicher. Es ändert sich auch das Ansprechverhalten von Lenkung und Motor. Im Normal-Modus werden lange wie kurze Fahrbahnwellen und -unebenheiten sehr gut geschluckt und bringen die Karosserie nicht aus der Ruhe. Kleine Unebenheiten und Einzelhindernisse wie Kanaldeckel oder Quertüren bekommen die Insassen nur gedämpft akustisch mit, unbequem wird es deshalb nie. Stuckern ist nicht vorhanden, auf regelmäßigen Bodenwellen bleibt die Karosserie ruhig, egal bei welcher Geschwindigkeit. Die Nickbewegungen beim Bremsen und Beschleunigen fallen gering aus. Die Seitenneigung bei schnell durchfahrenen Kurven ist dank des Wankausgleichs Dynamic-Drive gering.

1,0 Sitze

Testwagen mit aufpreispflichtigen Vollledersitzen. Der Lederbezug ist bei sommerlichen Temperaturen etwas schweißtreibend, gegen Aufpreis gibt es eine angenehme und zugfreie Sitzlüftung, sogar für die Sitze im Fond.

⊕ Die optionalen Komfortsitze (identisch mit denen aus dem 7er BMW) vorne bieten mannigfaltige Einstellungsmöglichkeiten: Neben der Höhe und Neigung der Sitzfläche kann auch das obere Drittel der Lehne separat eingestellt und damit gleichzeitig die Kopfstütze optimal nahe am Kopf platziert werden. Die Sitze können einwandfrei für ganz unterschiedliche Personenstaturen und -größen eingestellt werden. Die Lehnen der Vordersitze sind optimal geformt und bieten dem Rücken einen besonders guten Halt - die Seitenwangen können elektrisch in ihrer Breite verstellt werden, so ergibt sich auf Wunsch ein besonders fester Seitenhalt. Die Flächen der Vordersitze sind bei optimaler Druckverteilung sehr gut geformt. Die Vordersitzlehnen sind sehr hoch, der Sitzkomfort der tendenziell straff gefederten Sitze sehr gut und damit die Sitzposition optimal. Die BMW-Komfortsitze gehören zu den besten Sitzen, die man in Serien-PKWs erhalten kann. Fahrer- und Beifahrersitz sind auf Wunsch mit einer elektrisch einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet, die sich in Höhe und Intensität justieren lässt. Auf der Rückbank geht es nicht ganz so luxuriös zu, dennoch gefallen die hohen Lehnen, die gut konturierten Flächen und die ausgewogene Polsterung - so ergibt sich auch für große Erwachsene eine angenehme Sitzposition. Auf Wunsch gibt es auch im Fond Komfortsitze (nicht im Testwagen), welche dann elektrisch einstellbar sind.

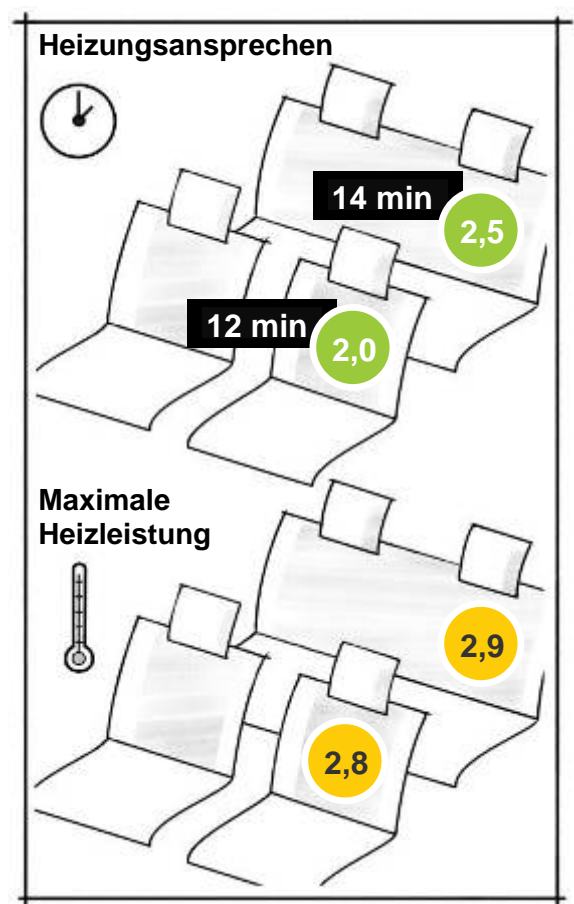
0,9 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum ist sehr niedrig, nicht einmal 65 dB wurde bei 130 km/h im Innenraum gemessen. Damit erreicht der 5er GT ein ähnlich gutes Geräuschverhalten wie im größeren 7er BMW. Der Motor ist praktisch nicht zu hören. Auch bei sehr hohem Tempo sind noch angenehme Gespräche zwischen den Insassen möglich.

1,7 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

⊕ Die Heizung spricht im 530d GT vorne gut an und zeigt eine ordentliche Heizwirkung, hinten dauert es etwas länger, auch die maximale Heizleistung ist hier geringer. Eine 2-Zonen-Klimaautomatik mit Aktivkohlefilter und automatischer Umluftschaltung gibt es serienmäßig. Fahrer und Beifahrer können ihre Temperatur getrennt regeln. Auf Wunsch gibt es für vorne auch eine Klimaautomatik mit erweiterten Umfängen (z.B. Solarsensor) und gegen weiteren Aufpreis eine 4-Zonen-Klimaautomatik (getrennt einstellbare Klimaautomatik im Fond). Die Luftmengen lassen sich in verschiedenster Weise individuell regeln, Fahrer und Beifahrer getrennt, zudem kann über das Bordmenü die Intensität je Lüftöffnung (oben, mitte, unten) eingestellt werden. Wem dies zu kompliziert erscheint, kann auf die sehr gute Automatikfunktion zurückgreifen.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

1,1

MOTOR/ANTRIEB

1,0

Fahrleistungen*

⊕ Der Sechszylinder-Dieselmotor mit 245 PS und drei Liter Hubraum sorgt für sehr gute Fahrleistungen. Beim Überholvorgang von 60 auf 100 km/h vergehen kaum mehr als vier Sekunden, bis die 100 km/h Marke überschritten wird. Auch dank der Acht-Gang-Automatik hält der drehmomentstarke Motor selbst bei hohen Geschwindigkeiten noch genügend Kraft bereit, um das Fahrzeug in kurzer Zeit bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 240 km/h zu beschleunigen.

1,0

Laufkultur

⊕ BMW ist für seine geschmeidig laufenden Reihensechszylinder bekannt. Der Dieselmotor nach eben solcher Bauart im 730d läuft angenehm ruhig, kann sein hartes Verbrennungsprinzip und seine sehr hohen Einspritzdrücke aber nicht immer vollständig verbergen. Er verkneift sich Vibrationen und gehört zweifelsohne zu den kultiviertesten Dieselmotoren, die in Serien-PKWs zu kaufen sind. Erstaunlich ist die Laufruhe über den gesamten Drehzahlbereich, von Leerlaufdrehzahl bis 5.000 U/min., egal ob unter Last oder im Schubbetrieb, der Dreiliter-Diesel bleibt immer vornehm im Hintergrund.

1,2

Schaltung

⊕ Die Achtgang-Automatik mit Tiptronic-Funktion schaltet passend, weitgehend ruckfrei und situationsgerecht und ist optimal auf die Motorcharakteristik abgestimmt. Bei ruhiger Fahrweise werden möglichst niedrige Drehzahlen gewählt, um den Verbrauch zu senken. Bei sportlicher Fahrweise nutzt die Automatik das gesamte Drehzahlband des Motors.

1,0

Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Achtgang-Automatikgetriebes passen sehr gut zur Leistungscharakteristik des Dieselmotors. Für jede Geschwindigkeit und Fahrsituation steht eine geeignete Übersetzung zur Verfügung. Dank der acht Gänge müssen die Gänge nicht so weit gespreizt werden, trotzdem können die Drehzahlen bei hohen Geschwindigkeiten niedrig gehalten werden - das kommt vor allem dem Verbrauch zu Gute und vermittelt den Insassen einen stressfreien Eindruck.

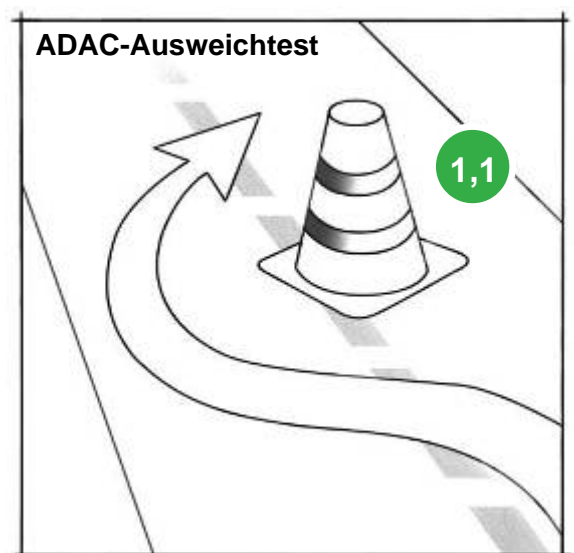
1,3

FAHREIGENSCHAFTEN

1,2

Fahrstabilität

Der Testwagen ist mit optionaler Integral-Aktivlenkung sowie Adaptive Drive inkl. dem Wankausgleich Dynamic Drive ausgestattet.



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.

⊕ Der 530d GT verhält sich bei jedem Tempo sehr richtungsstabil. Auch von Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen lässt er sich wenig beeindrucken. Muss man bei hohen Geschwindigkeiten plötzlich ausweichen, greift das elektronische Stabilitätsprogramm (DSC) ein und hilft dem Fahrer, das Auto unter Kontrolle zu halten. Zusätzlich unterstützt ihn die Hinterachslenkung, sie ist voll elektronisch gesteuert. Bis zu einem gewissen Grad kann die Bordelektronik auch den vorderen Lenkwinkel verändern und so den DSC-Eingriff effektiver gestalten. Die Abstimmung der einzelnen Komponenten ist BMW beeindruckend gut gelungen: beim ADAC-Ausweichtest verhält sich der 5er GT sehr sicher und untüchtig. Er reagiert spontan auf die Lenkbefehle und kann den Test mit einer Eingangsgeschwindigkeit von 93 km/h durchfahren. Dabei zeigt er praktisch kein Überschieben, weder mit der Vorderachse noch mit der Hinterachse. Auch stellt er an den Fahrer keine besonderen Anforderungen, um das Auto unter Kontrolle zu halten - dieser muss nur lenken und das Auto fährt dort hin, wo gewünscht. Die elektronische Traktionskontrolle greift bei durchdrehenden Hinterrädern gezielt und fein abgestimmt ein und verbessert somit den Vortrieb.

1,0 Kurvenverhalten

⊕ In sehr schnell durchfahrenen Kurven untersteuert das Fahrzeug leicht. Dieses Fahrverhalten bringt auch weniger geübte Fahrer nicht aus der Ruhe. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich dank ausgeklügeltem Fahrwerk und effektiver Steuerung der Komponenten das Eigenlenkverhalten nicht. Fährt man den GT voll beladen, ändert sich das Kurvenverhalten praktisch nicht, Niveauregulierung und Wankausgleich können weiterhin gut stabilisieren und das Gewicht kaschieren.

1,3 Lenkung*

Testwagen mit aufpreispflichtiger Integral-Aktivlenkung.

⊕ Der 5er reagiert sehr spontan auf Lenkkorrekturen, ohne dabei nervös zu wirken. Dies funktioniert bei praktisch jedem Tempo sehr gut, da die Hinterräder bis drei Grad in beide Richtungen gelenkt werden können (Hinterachslenkung). Die Elektronik regelt in Abhängigkeit von Geschwindigkeit und Fahrsituation die entsprechenden Lenkwinkel hinten, dadurch ergibt sich ein erstaunlich agiles Handling für ein Auto dieser Größe. Die Lenkung vermittelt dem Fahrer einen sehr guten Kontakt zur Fahrbahn und zeigt sich sehr präzise. Der 5er wirkt sehr handlich, im Stand genügt lediglich eine Lenkradumdrehung aus der Nulllage heraus, um die Räder voll einzuschlagen. Gleichzeitig ist der Kraftaufwand am Lenkrad dank der variablen Servounterstützung gering. Der Wendekreis von nur 11,8 m fällt für ein Fahrzeug in dieser Klasse noch relativ gering aus.

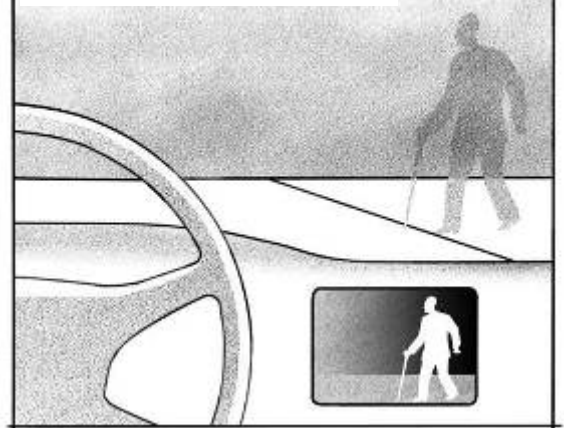
1,8 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand sind durchschnittlich nur 36,0 m nötig (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 245/45 R19 vorne und 275/40 R19 hinten; Goodyear Excellence). Dabei zeigt sich die Bremsanlage ausgesprochen standfest und belastbar. Die Bremse spricht besonders schnell an und lässt sich ausgezeichnet dosieren, der Druckpunkt ist angenehm und das Bremsgefühl ausgezeichnet. Der Bremsassistent unterstützt auch weniger geübte Fahrer dabei, im Ernstfall das volle Potential der Bremsanlage zu nutzen.

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

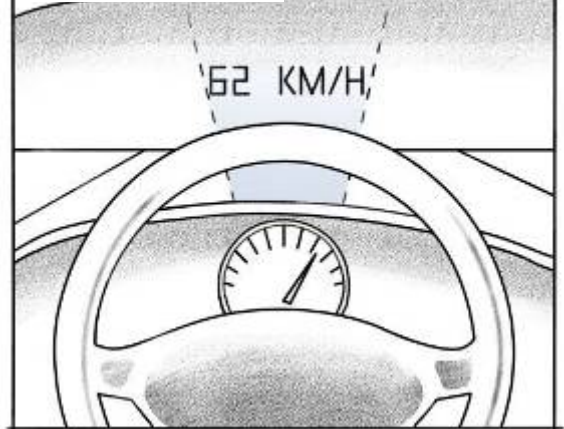
⊕ Der BMW 530d GT ist serienmäßig neben DSC auch mit einem Bremsassistenten ausgestattet, Die Run-Flat-Reifen inklusive Reifendruck-Kontrolle reduzieren die Gefahr, bei einem Reifenschaden die Kontrolle über das Fahrzeug zu verlieren. Gegen Aufpreis gibt es einen Nachtsicht-Assistenten auf Infrarotbasis, der über eine Personenerkennung verfügt und erkannte Personen hervorhebt sowie separat über Symbole dem Fahrer zeigt (auch über Headup-Display), ob die Personen stehen oder von welcher Seite kommend sie sich bewegen. Neben den serienmäßigen Bi-Xenon-Scheinwerfern ist optional Kurven- und Abbiegelicht erhältlich - das aufwendige Lichtsystem verfügt über zahlreiche Betriebsmodi je nach Fahrsituation und erreicht eine ausgezeichnete Fahrbahnausleuchtung. Auf Wunsch gibt es auch einen Spurhalte- und einen Totwinkelassistenten, die Systeme arbeiten mit Kameras und Radarsensoren, der Fahrer wird über Lenkradvibrationen und Warnlichter aufmerksam gemacht. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter 5 mal pro Sekunde, zusätzlich schaltet sich bei längerer starker Bremsung die Warnblinkanlage an. Die aufpreispflichtige Integral-Aktivlenkung kann durch elektronische Lenkeingriffe das DSC unterstützen (siehe Punkt Lenkung). Das optionale ACC (lieferbar ab Anfang 2010) verfügt über eine Notbremsfunktion, um einen Aufprall zu verhindern oder seine Schwere zu reduzieren. Es bietet außerdem eine Stop&Go-Funktion, die das Auto beispielsweise im Stau bis zum Stillstand herunterbrems, gestoppt hält und wenn der vordere Wagen weiterfährt, auch automatisch wieder beschleunigt. Ein weiteres Highlight ist das Headup-Display, es projiziert Informationen zu Geschwindigkeit, Tempobegrenzung und Navigationsanweisungen in die Windschutzscheibe vorm Fahrer ein. Die Fahrerassistenzsysteme sollten im Normalfall bei jedem Motorstart aktiviert sein und sich nicht grundsätzlich an der letzten Einstellung orientieren - damit ihre Aktivierung nicht vergessen wird.

Nachtsichtassistent



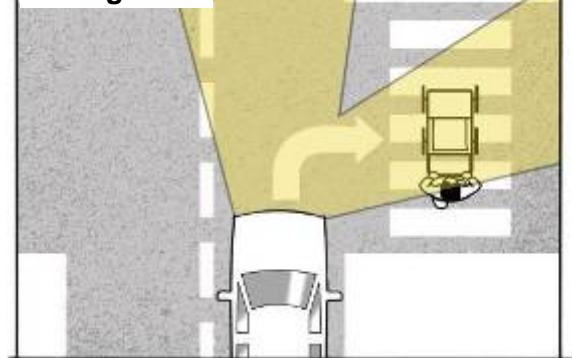
Der Fahrer sieht auf einem Display im Cockpit das elektronisch aufgehellte Bild einer nach vorn blickenden Kamera.

Headup-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.

Abbiegelicht



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

1,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der neue 5er GT verfügt über Front-, vordere Seitenairbags und von vorne nach hinten durchgehende Windowbags. Das Sicherheitsniveau sollte sehr hoch sein. Ein Crash-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt noch nicht vor. Die vorderen Kopfstützen bieten bis zu knapp zwei Meter großen Personen noch optimalen Schutz, sie sind zudem aktiv ausgelegt, um das Risiko eines Schleudertraumas zu reduzieren. Hinten reichen die Kopfstützen für bis 1,75 m große Personen, der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist relativ gering. Auf den vorderen Plätzen werden Insassen optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnt. An den sehr stabilen Außentürgriffen lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so können nach einem Unfall verklemmte Türen leichter geöffnet werden.

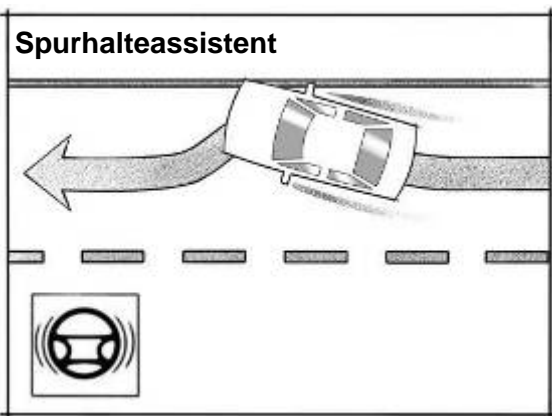
1,4 Kindersicherheit

Auf der Rückbank lassen sich nur auf den äußeren Sitzplätzen Kindersitze befestigen, der Mittelsitz ist aufgrund seiner Sitzflächenform ungeeignet. Drei Kindersitze nebeneinander hätten wegen der Innenbreite ohnehin keinen Platz.

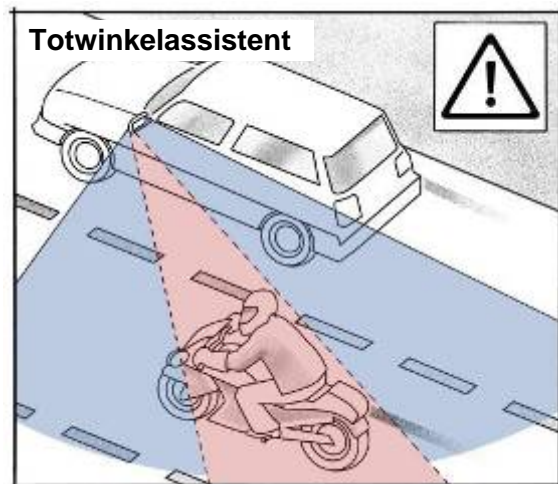
⊕ Dank fester und verwechslungssicherer Gurtschlösser lassen sich Kindersitze auf der Rückbank (Außenplätze) unkompliziert befestigen - alternativ auch mittels Isofix-System und Ankerhaken. Die Gurtlängen reichen für Kinderrückhaltesysteme mit besonders hohem Gurtbedarf aus und die Gurtschlösser sind kurz und flach, somit können viele Kindersitze lagestabil befestigt werden. Der Beifahrerairbag kann mit dem Schlüssel abgeschaltet werden, dann sind auch rückwärtsgerichtete Babyschalen-Sitze auf dem Beifahrersitz erlaubt. Die Fensterschließkräfte fallen dank zuverlässig funktionierendem Einklemmschutz gering aus.

2,0 Fußgängerschutz

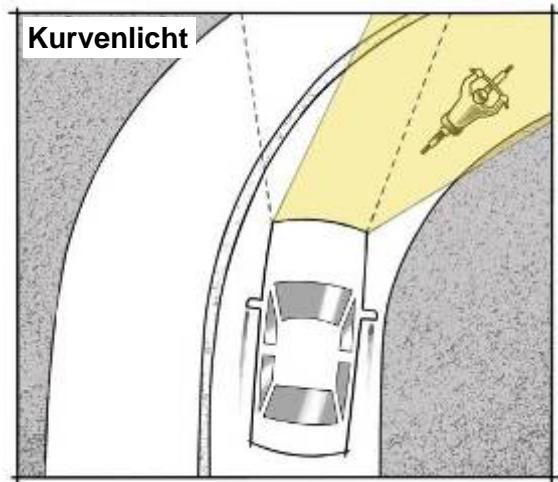
⊕ Die Motorhaube ist im vorderen Bereich relativ hoch, zudem befinden sich kaum harte Bauteile unmittelbar hinter dem Stoßfänger und unter der Motorhaube. Somit ist von einem moderaten Verletzungsrisiko bei einem Fußgänger-Unfall auszugehen. Ein Crashtest nach EuroNCAP-Norm liegt noch nicht vor.



Spurhalteassistent
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.



Totwinkelassistent
Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.



Kurvenlicht
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

2,4 UMWELT/ECOTEST

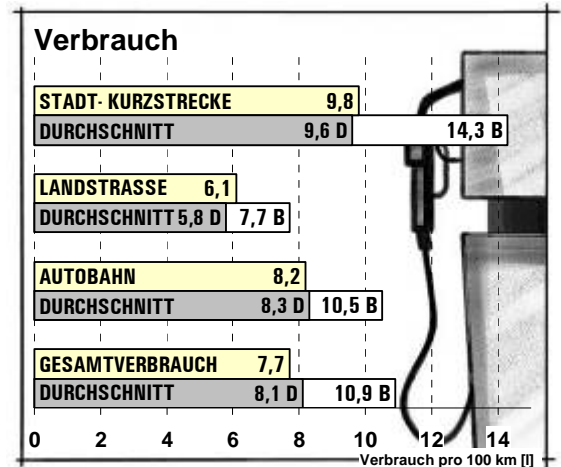
2,9 Verbrauch/CO2*

⊕ Der 530d GT zeigt sich mit 7,7 l/100 km noch akzeptabel sparsam. Mit einem CO₂-Ausstoß von 202 g/km werden in diesem Kapitel 31 Punkte beim EcoTest erreicht. Innerorts konsumiert er 9,8 l, außerorts 6,1 l und auf der Autobahn 8,2 l pro 100 km.

1,8

Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind niedrig. Keine Schadstoffgruppe zeigt sich auffällig, selbst die Stickstoffoxide im anspruchsvollen Autobahn-Zyklus fallen nicht zu hoch aus - sonst eine typische Schwachstelle bei Dieselmotoren. Die Rußpartikel werden effektiv von einem geschlossenen Filtersystem aufgefangen und verbrannt. Der Motor erfüllt die Euro-5-Norm. Im EcoTest erreicht er hier 42 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten werden insgesamt 73 Punkte erzielt und damit vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest geholt.



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

4,7 WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,3 Betriebskosten*

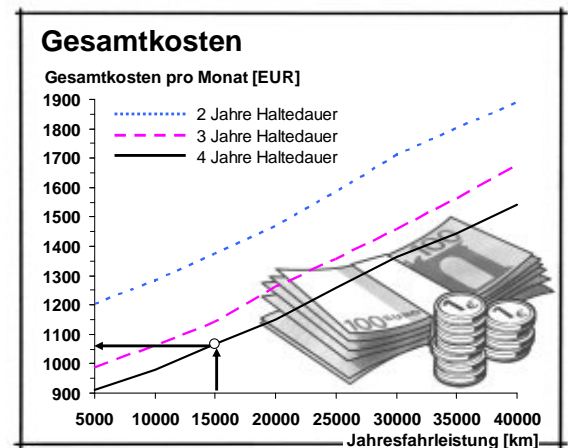
⊕ Die Kosten für den Betrieb setzen sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff zusammen. Da der 530d einen akzeptablen Verbrauch an Diesel vorweisen kann, fallen die Betriebskosten noch günstig aus.

5,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der BMW besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Gemäß Hersteller ist im Schnitt alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ein kleiner - gar nur alle 60.000 km oder alle vier Jahre ein großer Service fällig. Der Diesel-Rußpartikelfilter ist gemäß Hersteller auf eine Laufleistung von 200.000 km ausgelegt.

⊕ Die langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. BMW spendiert nach eigenen Angaben dem GT durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.

⊖ Teure Werkstattstundenpreise und hohe Kosten für den Reifenersatz sorgen für die schlechte Benotung. Zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1066 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

4,2

Wertstabilität*

– Die Wertstabilität ist bekanntlich nicht die Stärke teurer Limousinen in dieser Klasse. Und so trifft es auch den 530d GT, dem nur ein unterdurchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert werden kann. Das Modell verfügt zwar über modernste Technik und ist ganz neu auf dem Markt, so dass innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums kein Modellwechsel zu erwarten ist - dennoch kann der sehr hohe Kaufpreis später beim Verkauf nicht mehr in angemessener Relation erzielt werden.

4,9

Kosten für Anschaffung*

– Der Preis für diese Version fällt mit 55.200 Euro viel zu hoch aus. Hinzu kommen deftige Preise für Sonderausstattungen wie beispielsweise Leder. Schnell steigt der Preis auf 70.000 Euro oder mehr.

5,4

Fixkosten*

– Die festen Ausgaben sind sehr hoch, das fängt schon bei der Steuer an, der Staat verlangt jährlich 391 Euro. Auch die Versicherungen langen kräftig zu und stellen aufgrund der ungünstig hohen Typenklasseneinstufungen hohe Rechnungen für Haftpflicht, Vollkasko und Teilkasko aus.

5,0

Monatliche Gesamtkosten*

– Der akzeptable Verbrauch und die noch recht niedrigen resultierenden Betriebskosten können nicht verhindern, dass aufgrund der hohen Fixkosten und des enormen Wertverlusts die absoluten monatlichen Aufwendungen sehr hoch sind.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	535i	550i	530d
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2979	8/4395	6/2993
Leistung [kW(PS)]	225(306)	300(407)	180(245)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	400/1200	600/1750	540/1750
0-100 km/h[s]	6,3	5,5	6,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	250	240
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	9,7 SP	11,5 SP	7,7 D
CO2 [g/km]	209	263	173
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/27/27	20/28/27	23/28/30
Steuer pro Jahr [Euro]	238	374	391
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1182	1569	1066
Preis [Euro]	55.700	75.300	55.200

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = 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
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2993 ccm
Leistung	180 kW (245 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	540 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	RF245/50R18Y
Reifengröße (Testwagen)	245/40R19Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,8 m
Höchstgeschwindigkeit	240 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,2 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	7,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,8/ 6,1/ 8,2 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	173g/km/ 202g/km
Innengeräusch 130km/h	65dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4998/1901/1559 mm
Leergewicht/Zuladung	2130 kg/460 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	345 l/740 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2100 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	905 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	128 Euro
Monatliche Werkstattkosten	120 Euro
Monatliche Fixkosten	145 Euro
Monatlicher Wertverlust	672 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.065 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/28/30
Grundpreis	55.200 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 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 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (inkl. Kurvenlicht)	450 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Aktivlenkung (+ Hinterachslenkung)	1.750 Euro°
Dämpferkontrolle, elektronisch	3.000 Euro°
Fernlichtassistent	150 Euro°
Head-Up-Display	1.390 Euro°
Heckkamera	420 Euro°
Kurvenlicht (inkl. Abbieglicht)	450 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	520 Euro°
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	620 Euro°
Verkehrsschilderkennung	320 Euro°
Xenonlicht	1.200 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	210 Euro°
Keyless Entry	790 Euro°
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Nachtsicht-Assistent (Personenerkennung)	2.000 Euro
Navigationssystem	1.840 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.180 Euro
Außenspiegel, automatisch abblendend (+ Innenspiegel)	550 Euro°
Schiebe-Hubdach	1.700 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

1,6

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,2	Fahreigenschaften	1,3
Verarbeitung	1,4	Fahrstabilität	1,2
Sicht	2,6	Kurvenverhalten	1,0
Ein-/Ausstieg	1,9	Lenkung*	1,3
Kofferraum-Volumen*	3,2	Bremse	1,8
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,5	Sicherheit	1,4
Kofferraum-Variabilität	2,2	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ^{1,2}	1,2
Innenraum	1,5	Passive Sicherheit - Insassen	1,3
Bedienung	0,7	Kindersicherheit	1,4
Raumangebot vorne*	1,9	Fußgängerschutz	2,0
Raumangebot hinten*	2,1	Umwelt/EcoTest	2,4
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	2,9
Komfort	1,2	Schadstoffe	1,8
Federung	1,2		
Sitze	1,0	WIRTSCHAFTLICHKEIT	4,7
Innengeräusch	0,9	Betriebskosten*	2,3
Klimatisierung	1,7	Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
Motor/Antrieb	1,1	Wertstabilität*	4,2
Fahrleistungen*	1,0	Kosten für Anschaffung*	4,9
Laufkultur	1,0	Fixkosten*	5,4
Schaltung	1,2	Monatliche Gesamtkosten*	5,0
Getriebeabstufung	1,0		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen