



BMW 530d BluePerformance Automatic (DPF)

Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse (180 kW / 245 PS)

Mit dem neuen 5er ist BMW ein großer Wurf gelungen, das Design wirkt dynamisch und gleichzeitig elegant. Nicht nur optisch sondern auch technisch bietet die neue Generation einige Leckerbissen. So sind eine Reihe an Assistenzsystemen wie z.B. Spurhalte - oder Nachtsichtassistent verfügbar - leider meistens nur gegen saftigen Aufpreis. Erstmals gibt es auch einen Einparkassistenten, welcher Parklücken während der Vorbeifahrt vermisst und dann selbsttätig in die Lücke lenkt. Der 530d ist nun auch mit einem Speicherkat erhältlich, wodurch heute schon die strenge Abgasnorm Euro6 erreicht wird. Obwohl der 5er an Länge zugelegt hat, fallen sowohl das Raumangebot als auch der Kofferraum geringfügig schlechter aus. Trotz allem, der 5er BMW zeigt sich als durchweg solides und selbst im Detail ausgereiftes Fahrzeug, welches selbst für den größeren 7er zur Konkurrenz werden könnte. 52.690 Euro verlangt BMW für den 530d Automatik Blue Performance, wobei hier dank einer ellenlangen Sonderausstattungsliste noch eine Menge Spielraum nach oben besteht. **Karosserievarianten:** Touring, Grand Turismo **Konkurrenten:** Audi A6, Mercedes E-Klasse, Lexus GS

+ sehr gute Verarbeitung, viel Fahrkomfort, hervorragende Sitze, sehr gute aktive und passive Sicherheit, erfüllt Abgasnorm Euro6

- hoher Anschaffungspreis



ADAC-URTEIL

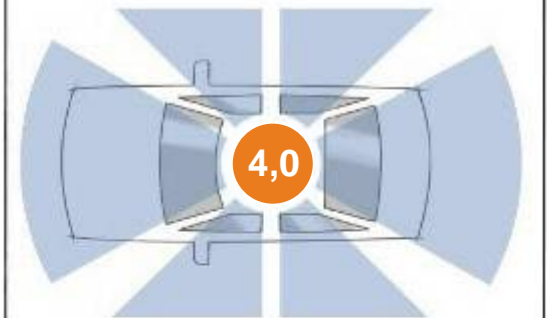


⊕ Die Verarbeitung der Karosserie macht einen sehr guten Eindruck. Alle Bleche und Anbauteile sind sauber hergestellt und zusammengebaut. Im Innenraum setzt sich der Eindruck hoher Qualität fort, die ausgewählten Materialien sind sehr hochwertig und ihre Verarbeitung tadellos. Die Türausschnitte sind 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 100 kg erlaubt. Die maximale Zuladung beträgt gute 460 kg. Der 5er ist serienmäßig mit Runflat-Reifen ausgerüstet, mit denen bei einer Reifenpanne aus einer Gefahrensituation gefahren werden kann, allerdings nur eine begrenzte Mobilität gewährleistet ist.

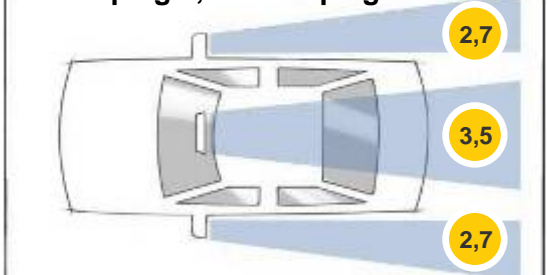
⊖ Ein Reserverad ist nicht mehr lieferbar und würde im Kofferraum auch keinen Platz finden. Das Bordwerkzeug ist BMW-typisch in einer Klappe am Kofferraumdeckel untergebracht - leider fehlt ein Wagenheber. Weder an den Seiten noch an Front und Heck schützen Leisten die Karosserie vor kleinen Remplern.

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

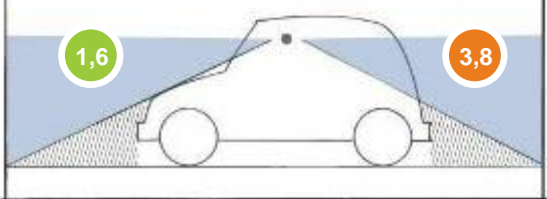
Rundumsicht



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 und die hohe Heckkante machen den 530d zu einem recht unübersichtlichen Fahrzeug.

⊕ 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 und zwei Kameras in den Außenspiegeln, die jeweils ein Bild links und rechts vom Fahrzeug liefern und das Herausfahren aus engen Lücken erleichtern können. Eine Weltneuheit beim neuen 5er: Die Kameras erzeugen ein Bild in Bird-View Position, das bedeutet, man sieht das Fahrzeug von oben und den umliegenden Bereich. Auch wenn die Bird-View Ansicht im Alltagsbetrieb recht wenig bringt, interessant ist diese Technik allemal. Auch neu bei BMW ist der Einparkassistent, welcher während der Vorbeifahrt Parklücken vermisst und durch selbsttätige Lenkeingriffe in die Parklücke manövriert. Der Assistent funktioniert in der Praxis recht gut und ist vor allem für Personen, welche Probleme beim seitlich Einparken haben eine sinnvolle Erleichterung. Dank dieser Vielzahl an Systemen sollte das Einparken niemanden mehr vor Probleme stellen - leider verlangt BMW für diese Systeme saftigen Aufpreis. Die Scheibenwischer funktionieren sehr gut, sie befreien die Scheibe zuverlässig und über einen großen Wischbereich von Wasser, auch bei sehr hohen Geschwindigkeiten.

⊖ Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der 5er 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 schlecht eingesehen werden - die optionale Rückfahrkamera sollte daher ein Pflichtkauf sein. Der Innenspiegel gibt immerhin ein zufriedenstellendes Sichtfeld wieder - es stören aber die nicht versenkbaren Kopfstützen im Fond.

2,3 Ein-/Ausstieg

Vorne steigt man zufriedenstellend ein und aus. Die Schweller sind nicht zu breit und von der Höhe akzeptabel. Die Sitzhöhe ist für bequemes Ein- und Aussteigen aber nicht ideal. Hinten ist der Einstieg bequem, da die Türen weit öffnen und die Türausschnitte recht groß sind. Nur der Kopf muss aufgrund der abfallenden Dachlinie etwas eingezogen werden.

⊕ 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. Die Türaufhalter sind kräftig genug, um die schweren Türen auch an Steigungen sicher offen zu halten. Gegen Aufpreis gibt es das Soft-Close System, dadurch müssen die Türen nur noch angelegt werden und werden dann elektrisch zugezogen. Es gibt eine angenehme Umfeldbeleuchtung, auch die Türgriffe außen werden mit LEDs erhellt (Aufpreis). Haltegriffe am Dachhimmel sind für alle außen sitzenden Insassen vorhanden.

2,5 Kofferraum-Volumen*

⊕ Mit 425 l fällt der Kofferraum im 5er durchschnittlich groß aus. Klappt man die Rücksitze um (Aufpreis), kann das Kofferraumvolumen auf ordentliche 770 l erweitert werden (gemessen bis Fensterunterkante).



Mit 425 l Kofferraumvolumen bietet der aktuelle 5er um 30 l weniger Platz für das Gepäck als der Vorgänger.

2,9

Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Limousine zeigt nur eine zufriedenstellende Kofferraum-Zugänglichkeit. Sowohl die äußere Ladekantenhöhe (69 cm) als auch die innere Bordwand (16 cm) sind nicht ideal. Aber auch das Format des Kofferraums kann aufgrund der weit herein gezogenen Seitenverkleidungen nicht komplett überzeugen. Der Kofferraum fällt für ein Fahrzeug in dieser Klasse recht schmal aus. Aufgrund der Tiefe und der kleinen Kofferraumöffnung sind kleine Gegenstände, welche nach hinten gerutscht sind, kaum noch erreichbar. Bei umgeklappten Rücksitzlehnen steigt der Kofferraumboden nach vorne ungünstig an.

+ Die Heckklappe lässt sich einfach öffnen und schließen, auf Wunsch auch elektrisch per Knopfdruck (im Testwagen vorhanden). Die klappbaren Rücksitzlehnen können nur vom Kofferraum aus umgeklappt werden, wodurch Gegenstände im Kofferraum besser gegen Diebstahl geschützt sind.

2,4

Kofferraum-Variabilität

Der Rücksitze lassen sich gegen Aufpreis asymmetrisch geteilt umklappen (im Testwagen vorhanden).

+ Der Klappmechanismus funktioniert über zwei Hebel im Kofferraum. Leider klappen die Lehnen nach betätigen aber nicht selbstständig nach vorne und müssen nach dem Entriegeln von Hand umgelegt werden. Insgesamt ist das System aber mit wenig Kraftaufwand bedienbar. Es gibt viele Ablagen im Kofferraum. Neben einem sehr tiefen Fach auf der rechten und einem Netz an der linken Seite können auch unter einem Teil des Kofferraumbodens kleine Gegenstände abgelegt werden.

⊕ 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 findet man zwischen den Becherhaltern in der Mittelkonsole (bei Komfortzugang). Der Tempomat wird wieder über Tasten am Lenkrad gesteuert, auf Wunsch regelt ein Radar-System den Abstand zum Vordermann (nicht im Testwagen verbaut). 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. Das i-Drive ist durch Vorwahltasten deutlich bedienungsfreundlicher geworden. Alle Schalter sind einwandfrei beleuchtet; auch die Drehrädchen der in der mittleren Lüftungsdüsen. Zusätzlich gibt es gegen Aufpreis eine Ambientebeleuchtung, ergänzend zur Innenraumbeleuchtung mit vier Leseleuchten.

⊖ Die vorderen Insassen müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit hinauslehnen, weil die Griffe dann zu weit weg sind. Es gibt nicht besonders viele sinnvolle Ablagen. So fehlen Flaschenhalter und ein Ablagefach in der Mittelkonsole. Die Armlehne ist zwar klappbar, aber darunter findet sich nur ein kleines Fach. Immerhin gibt es gut erreichbare Becherhalter. Das Handschuhfach ist immerhin zufriedenstellend groß.



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

2,1 Raumangebot vorne*

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



3,1 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. Ist der Fahrersitz auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht der Platz für die hinten Sitzenden für ca. 1,80 m große Personen. Die Innenbreite ist zufriedenstellend, man fühlt sich nicht eingeeengt.

Im Fond finden nur zwei Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m bequem Platz.

1,2 KOMFORT

1,1 Federung

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

⊕ Die Abstimmung der Federn und Dämpfer ist BMW beim 5er 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 Quersfugen 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. Seitenneigung bei schnell durchfahrenen Kurven ist dank des Wankausgleichs Dynamic-Drive so gut wie nicht vorhanden.

1,0 Sitze

Testwagen mit aufpreispflichtigen Vollledersitzen. Der Lederbezug ist bei sommerlichen Temperaturen etwas schweißtreibend, gegen Aufpreis gibt es eine angenehme und zugfreie Sitzlüftung.

⊕ Die optionalen Komfortsitze 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 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.

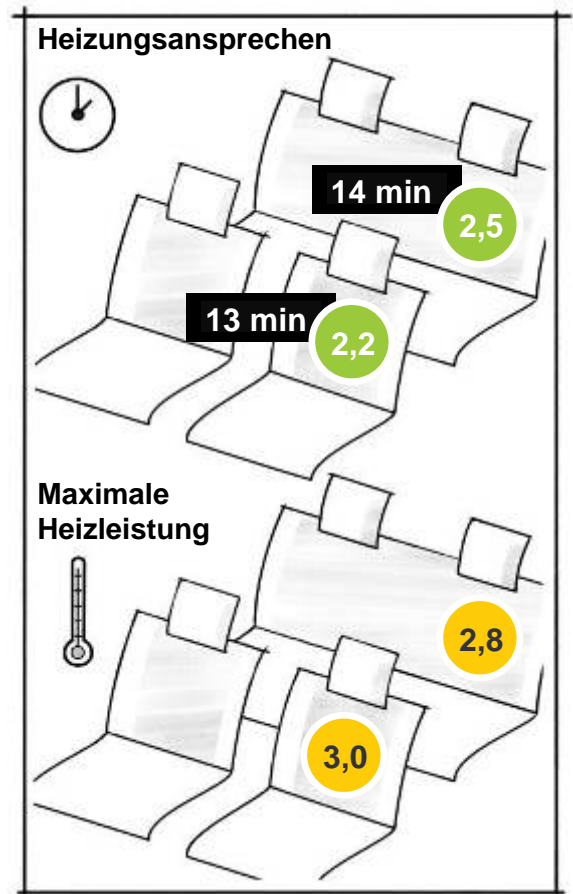
1,3 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum ist niedrig, gerade mal 66 dB wurde bei 130 km/h im Innenraum gemessen. Der Motor ist praktisch nicht zu hören. Auch bei sehr hohem Tempo sind noch angenehme Gespräche zwischen den Insassen möglich.

1,6 Klimatisierung

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

⊕ Die Heizung spricht im 530d Blue Performance vorne gut an und zeigt eine ordentliche Heizwirkung, hinten dauert es länger, auch die maximale Heizleistung ist hier etwas 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 in der Intensität einstellbares Automatikprogramm der Klimaanlage) und gegen weiteren Aufpreis (im Testwagen verbaut) 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. Ein Aktivkohlefilter und eine automatische Umluftumschaltung sind in der erweiterten Klimaautomatik ebenfalls enthalten.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

0,9

MOTOR/ANTRIEB

0,8

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 nicht einmal 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 250 km/h zu beschleunigen.

1,0

Laufkultur

+ BMW ist für seine geschmeidig laufenden Reihensechszylinder bekannt. Der Dieselmotor nach eben solcher Bauart im 530d Blue Performance 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 Schubetrieb, der Dreiliter-Diesel bleibt immer vornehm im Hintergrund.

1,0

Schaltung

+ Die Achtgang-Sport-Automatik mit Tiptronic-Funktion und Schaltpaddel am Lenkrad schaltet passend, weitgehend ruckfrei und situationsgerecht und ist optimal auf die Motorcharakteristik abgestimmt. Die Schaltzeiten fallen gering aus. 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.

1,4

FAHREIGENSCHAFTEN

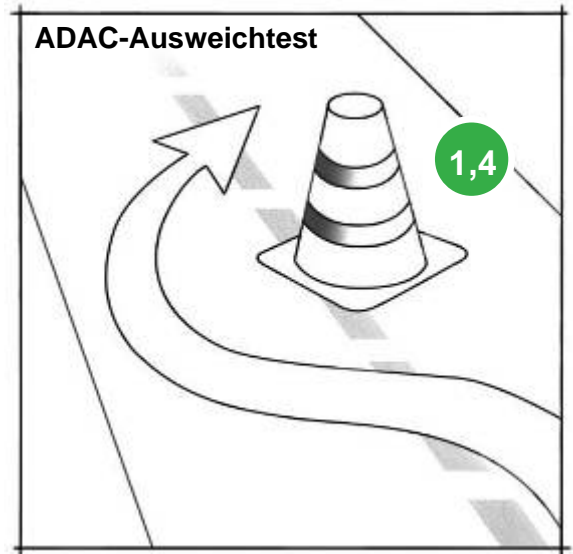
1,3

Fahrstabilität

Der Testwagen ist mit Adaptive Drive inkl. dem Wankausgleich Dynamic Drive ausgestattet.

⊕ Der 530d 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. Die elektronische Traktionskontrolle greift bei durchdrehenden Hinterrädern gezielt und fein abgestimmt ein und verbessert somit den Vortrieb. Den ADAC Ausweichtest meistert das gut 1,9 t schwere Flaggschiff mühelos. Weitgehend neutral lässt er sich durch den Parcours fahren, nur in der Ausfahrgasse wird das heftige Gegenlenken mit einem leicht nachdrängenden Heck quittiert, was sofort vom effektiv arbeitenden elektronischen Stabilitätsprogramm unterbunden wird. Insgesamt zeigt sich der 5er sehr sicher und harmonisch. Das Sicherheitsniveau könnte durch die optionale Integral Aktivlenkung nochmals gesteigert werden, da dann die Hinterräder in einem geringen Bereich mitgelenkt werden können und somit zur Stabilisierung des Fahrzeugs beitragen.

ADAC-Ausweichtest



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.

1,1

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 Eigenverhalten kaum. Auch voll beladen zeigt sich der 5er sehr agil und sicher.

1,7

Lenkung*

Der Wendekreis des 530d beträgt knapp über 12 m. Das ist für ein Fahrzeug in dieser Klasse ein durchschnittlicher Wert. Mit der Integral-Aktiv Lenkung (Aufpreis, nicht im Testwagen) könnte der Wendekreis aufgrund der mitlenkenden Hinterräder noch kleiner ausfallen.

⊕ Die Lenkung im 5er spricht sehr gut auf Lenkbefehle an und zeigt sich sehr präzise. Die Lenkkräfte im Stand sind recht gering, auf der Autobahn steigen diese leicht an, was für ein sehr gutes Lenkgefühl sorgt, das Fahrzeug wirkt auch bei hohen Geschwindigkeiten nicht nervös. Die Übersetzung der Lenkung geht in Ordnung, mit der aufpreispflichtigen Integral-Aktivlenkung könnte die Handlichkeit des Fahrzeugs weiter gesteigert werden.

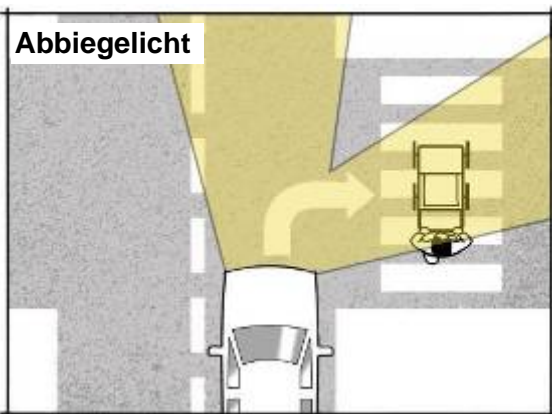
1,5 Bremse

⊕ Der 530d benötigt von 100 km/h bis zum Stillstand nur 35,5 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Dunlop Sport Maxx GT 96Y). 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.

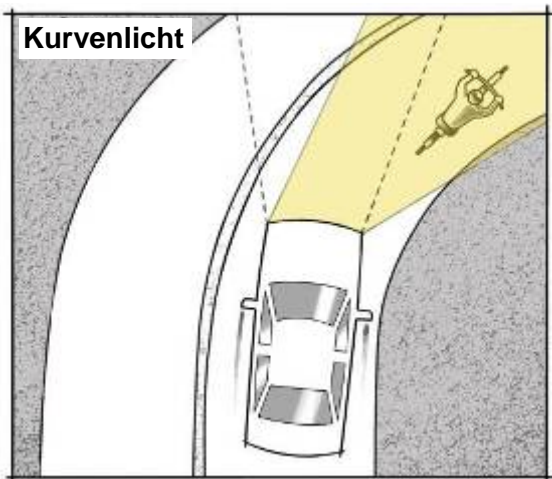
1,5 SICHERHEIT

1,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

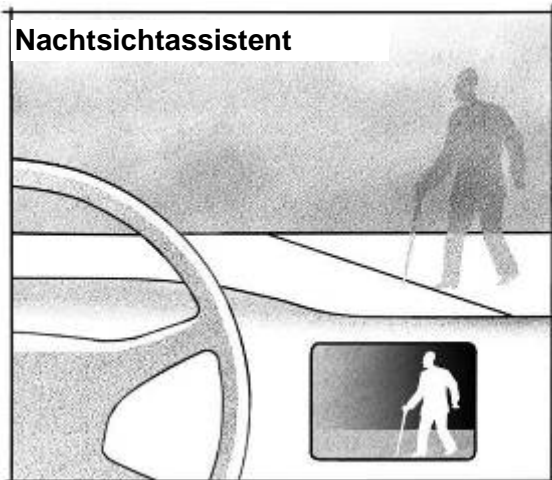
⊕ Der BMW 530d ist serienmäßig neben DSC auch mit einem Bremsassistenten ausgestattet, Die Run-Flat-Reifen inklusive Reifendruck-Kontrolle reduzieren die Gefahr, bei einem Reifenschaden die Kontrolle über das Fahrzeug zu verlieren. Gegen Aufpreis gibt es einen Nachtsicht-Assistenten auf Infrarotbasis, 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. Das optionale ACC 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 herunter bremst, 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 vor dem 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.



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.



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



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

1,5 Passive Sicherheit - Insassen

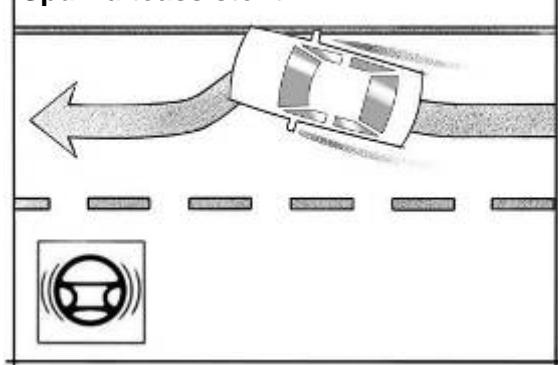
⊕ Der 5er verfügt über Front-, vordere Seitenairbags und von vorne nach hinten durchgehende Windowbags. Das Sicherheitsniveau sollte sehr hoch sein. Ein Crash-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt noch nicht vor. Die vorderen Kopfstützen bieten bis zu 1,90 m großen Personen optimalen Schutz, sie sind zudem aktiv ausgelegt, um das Risiko eines Schleudertraumas zu reduzieren. Hinten reichen die Kopfstützen für bis 1,70 m große Personen, der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist akzeptabel. Auf den vorderen Plätzen werden Insassen optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnt. Den Anschnallstatus der hinten Sitzenden kann vom Fahrer im Tachoinstrument abgelesen werden. Der 5er besitzt bei Wahl des Navigationssystems ein automatisches Notrufsystem (im BMW Assist enthalten), welches bei Airbagauslösung oder Tastendruck (am Dachhimmel angebrachte Notruftaste) automatisch eine Sprechverbindung zur BMW Service-Zentrale herstellt. Bei Bedarf sendet diese einen Notruf an die Rettungsleitstelle weiter und hält eine Sprechverbindung mit den verletzten Insassen bis die Rettungskräfte eintreffen. Die ersten drei Jahre ist dieser Service kostenfrei, danach verlangt BMW leider saftige jährliche Gebühren. An den sehr stabilen Außentürgriffen lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so können nach einem Unfall verklemmte Türen leichter geöffnet werden. Der Verbandkasten und das Warndreieck sind vorbildlich in einem Fach an der Heckklappe untergebracht und dadurch auch bei beladenem Kofferraum sehr gut zugänglich.

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 ohnehin keinen Platz.

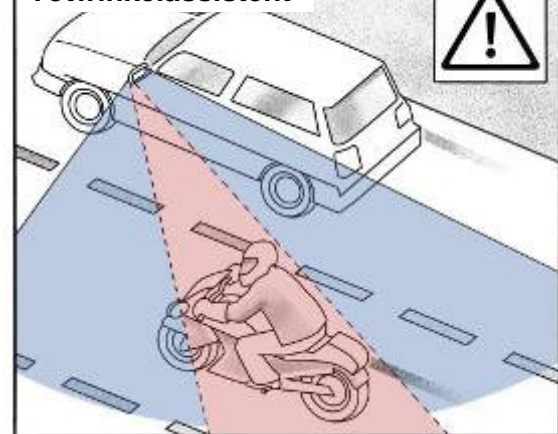
⊕ Dank fester und verwechslungssicherer Gurtschlösser lassen sich Kindersitze auf der Rückbank (Außenplätze) unkompliziert befestigen - alternativ auch mittels Isofix-System und Ankerhaken. Die Gurtlängen reichen für Kinderrückhaltesysteme mit besonders hohem Gurtbedarf aus und die Gurtschlösser sind 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.

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.

Verkehrszeichenerkennung



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

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. Der 5er BMW besitzt eine aktive Motorhaube, welche bei einem Zusammenstoß mit einem Fußgänger automatisch angehoben wird und dadurch den Raum zwischen Motor und Haube vergrößert. Somit ist von einem moderaten Verletzungsrisiko bei einem Fußgänger-Unfall auszugehen. Ein Crashtest nach EuroNCAP-Norm liegt noch nicht vor.

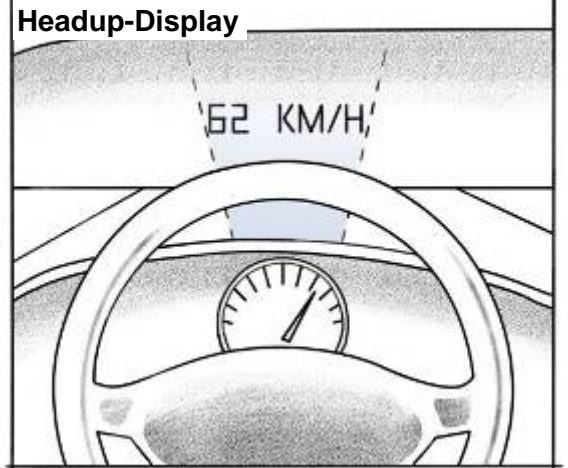
2,0 UMWELT/ECOTEST

2,4 Verbrauch/CO2*

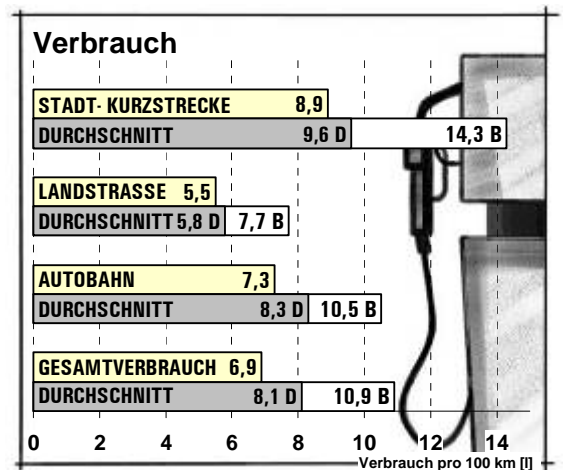
⊕ Der 530d zeigt sich mit 6,9 l/100 km recht sparsam. Mit einem CO2-Ausstoß von 182 g/km werden in diesem Kapitel 36 Punkte beim EcoTest erreicht. Innerorts konsumiert er 8,9 l, außerorts 5,5 l und auf der Autobahn 7,3 l pro 100 km.

1,5 Schadstoffe

⊕ Gegen Aufpreis ist der 530d auch mit einem SpeicherKat lieferbar. Dann trägt der 5er den Beinamen Blue Performance. Der SpeicherKat reduziert die Stickoxide im Abgas - der BMW 530d Blue Performance erreicht dadurch heute schon die Abgasnorm Euro6. Auch außerhalb des NEFZ, auf dem anspruchsvollen Autobahnzyklus des ADAC-EcoTest, versagt das System nicht und kann auch hier die Stickoxide gegenüber einem herkömmlichen Diesel deutlich reduzieren. Dadurch erreicht das Fahrzeug im Kapitel Schadstoffe 45 Punkte. Insgesamt werden gute 81 Punkte erreicht. Das sind klar vier Sterne.



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.



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

3,4 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,8 Betriebskosten*

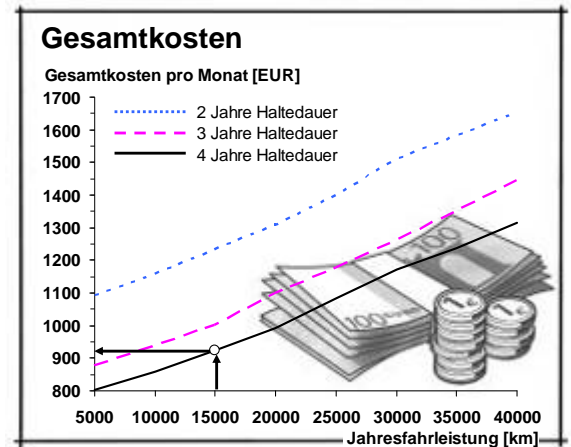
⊕ Die Kosten für den Betrieb setzen sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff zusammen. Da der 530d einen recht geringen Verbrauch an Diesel vorweisen kann, fallen die Betriebskosten günstig aus.

3,0 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 5er 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: 924 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

1,3 Wertstabilität*

⊕ Der ganz neuen Generation des 5er BMW kann eine sehr gute Wertstabilität vorausgesagt werden. Dazu trägt auch der optionale Speicherkat bei, wodurch das Fahrzeug die Schadstoffnorm Euro6 erreicht.

4,6 Kosten für Anschaffung*

⊖ Der 530d mit Automatikgetriebe und Blue Performance (Speicherkat) ist ab 52.690 Euro erhältlich. Der ohnehin sehr teure Grundpreis kann durch eine Vielzahl an Extras weiter in die Höhe getrieben werden. Sehr lohnenswert sind die Assistenzsysteme und Fahrwerkkomponenten (Dynamic Drive, Integral-Aktivlenkung). Diese sind durchaus empfehlenswert um die Fahrsicherheit zu erhöhen.

4,3 Fixkosten*

⊖ Die festen Ausgaben sind sehr hoch, das fängt schon bei der Steuer an, der Staat verlangt jährlich 365 Euro. Auch die Versicherungen langen kräftig zu und stellen aufgrund der ungünstig hohen Typenklasseneinstufungen hohe Rechnungen für Haftpflicht, Vollkasko und Teilkasko aus.

Monatliche Gesamtkosten*

Der recht geringe Verbrauch und die niedrigen resultierenden Betriebskosten können nicht verhindern, dass aufgrund der hohen Fixkosten und des hohen Anschaffungspreis die absoluten monatlichen Aufwendungen allenfalls durchschnittlich sind.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	523i	528i	535i	550i	520d	525d	530d	530d BP
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2996	6/2996	6/2979	8/4395	4/1995	6/2993	6/2993	6/2993
Leistung [kW(PS)]	150(204)	190(258)	225(306)	300(407)	135(184)	150(204)	180(245)	180(245)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	270/1500	310/2600	400/1200	600/1750	380/1900	450/1750	540/1750	540/1750
0-100 km/h[s]	7,9	6,6	6,0	5,0	8,1	7,2	6,3	6,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	238	250	250	250	227	236	250	250
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	8,0 SP	8,2 SP	8,8 SP	10,6 SP	k.A.	6,7 D	6,9 D	6,9 D
CO2 [g/km]	177	182	199	243	132	162	166	160
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/24/28	20/25/28	20/27/29	21/28/29	20/25/29	20/25/29	22/27/29	22/27/29
Steuer pro Jahr [Euro]	174	184	218	334	334	369	377	365
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	851	907	1009	1428	k.A.	832	902	924
Preis [Euro]	41.900	45.400	50.300	70.500	39.950	44.700	49.300	52.690

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 Euro6
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)	225/55R17W
Reifengröße (Testwagen)	245/45R18Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,25 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,3 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,9/ 5,5/ 7,3 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	160g/km/ 182g/km
Innengeräusch 130km/h	66dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4899/1860/1464 mm
Leergewicht/Zuladung	1870 kg/460 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	425 l/770 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	1010 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	122 Euro
Monatliche Werkstattkosten	74 Euro
Monatliche Fixkosten	126 Euro
Monatlicher Wertverlust	602 Euro
Monatliche Gesamtkosten	924 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/27/29
Grundpreis	52.690 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.



BMW 530d BluePerformance Automatic (DPF)

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (inkl. Kurvenlicht)	450 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	1.550 Euro°
Aktivlenkung (+ Hinterachslenkung)	1.750 Euro°
Automatikgetriebe (8-Gang)	2.200 Euro°
Dämpferkontrolle, elektronisch	1.300 Euro°
Fernlichtassistent	150 Euro°
Head-Up-Display	1.390 Euro°
Heckkamera	420 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	810 Euro°
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	ab 1.840°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	500 Euro°

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.180 Euro
Außenspiegel, automatisch abblendend (+ Innenspiegel)	550 Euro°
Schiebe-Hubdach	1.330 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

1,6

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest