



BMW 528i Automatic

Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse (190 kW / 258 PS)

Eigentlich ist er ein "kleiner" 7er, der neue 5er. Er bietet fast alles an Sicherheit, Luxus und Komfort, was man bisher nur aus der großen BMW-Limousine kannte. Trotzdem, dass er sich wieder an die klassische 5er-Silhouette anlehnt wirkt er frisch und modern - das Design ist gefälliger als das seines Vorgängers. Der getestete 528i mit Benzinmotor und Automatik verleiht der Limousine hervorragende Fahrleistungen bei akzeptablem Verbrauch. Die Laufruhe ist dabei, typisch für einen Sechszylinder-Benziner von BMW, einwandfrei. Das Fahrwerk mit den Optionen Dynamische Dämpfer Control und Integral-Aktivlenkung gehört zum Besten, was auf dem Markt erhältlich ist. Es verbindet höchste Sicherheit und sehr guten Komfort. Der Grundpreis von 47.600 € könnte aber doch viele Interessenten davon abhalten das rundum gelungene Fahrzeug zu kaufen. Die Aufpreisliste ist BMW-typisch lang und teuer.

Karosserievarianten: Touring, Gran Turismo

Konkurrenten: u. a.: Audi A6, Mercedes E-Klasse, Lexus GS

+ einfachste Bedienung, sehr sicheres Fahrwerk, hervorragende Fahrleistungen, sehr gute Verarbeitung, viel Fahrkomfort, hervorragende Sitze, sehr hoher Sicherheitsstandard (inkl. aktiver Motorhaube)

- hoher Anschaffungspreis



ADAC-URTEIL



Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie macht einen sehr guten Eindruck. Alle Bleche und Anbauteile sind sauber gefertigt und montiert. 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 geringeren Verbrauch. Die Tankklappe ist in die zentrale Türverriegelung integriert. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt. Die maximale Zuladung beträgt gute 470 kg. Der 5er ist optional 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. Bordwerkzeug und Warndreieck sind griffbereit in einer Klappe am Kofferraumdeckel untergebracht - leider fehlt aber ein Wagenheber. Weder an den Seiten noch an Front und Heck schützen Leisten die Karosserie vor kleinen Remplern.

Sicht

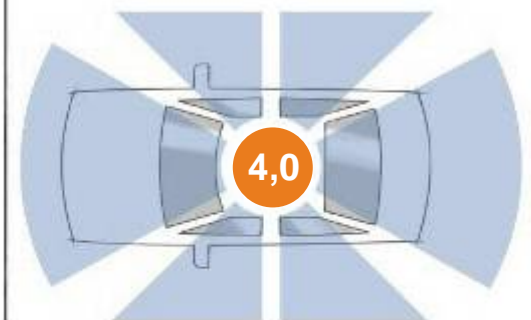
Die Übersichtlichkeit der Karosserie ist nach vorne zufriedenstellend. Der Fahrer kann die Front dank der sichtbaren Motorhaubenkante gut abschätzen.

⊕ 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 und zwei Kameras in den Außenspiegeln, die jeweils ein Bild links und rechts vom Fahrzeug liefern und das Herausfahren aus engen Lücken erleichtern können.

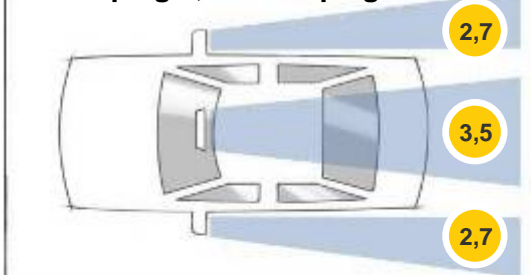


Breite Dachsäulen und die hohe Heckkante machen den 528i zu einem recht unübersichtlichen Fahrzeug.

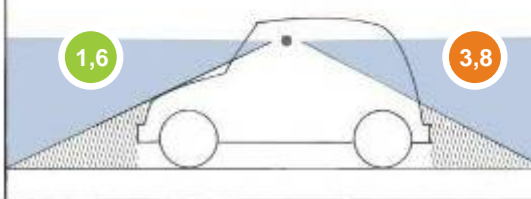
Rundumsicht



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.

Eine Weltneuheit beim neuen 5er: Die Kameras erzeugen ein Bild in Bird-View Position, das bedeutet, man sieht das Fahrzeug von oben, aus der Vogelperspektive, und den umliegenden Bereich. 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. Allerdings muss die Parklücke eine gewisse Größe haben, in welche der geübte Fahrer auch ohne Assistent einparkt. Ist die Parklücke kleiner, dann gibt der BMW teils unsinnige Befehle, fährt auf den Gehsteig und geht unter Umständen sogar auf Kollisionskurs mit dem Vordermann. Dank dieser Vielzahl an Systemen sollte das Einparken aber niemanden mehr vor Probleme stellen - leider verlangt BMW für diese Systeme saftigen Aufpreis (alle Parksyste me ca. 2.500 €). Die Scheibenwischer funktionieren sehr gut, sie befreien die Scheibe zuverlässig und über einen großen Wischbereich von Wasser, auch bei sehr hohen Geschwindigkeiten. Hindernisse vor dem Fahrzeug können gut erkannt werden.

⊖ Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der 5er nicht besonders gut ab. Der Grund sind vor allem die sehr breiten B- und C-Säulen und die hohe hintere Scheibenlinie, welche die Sicht nach draußen einschränken. Objekte hinter dem Fahrzeug können aufgrund des sehr hohen Hecks 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 auf einer angenehmen Höhe. 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

Die Rücksitzlehnen 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. Optional ist eine Durchladeeinrichtung in der Rücksitzlehne erhältlich (im Testwagen verbaut).

1,7 INNENRAUM

0,8 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 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. Der Fahrer kann jetzt wieder die Motortemperatur überwachen - es ist ein Thermometer für die Öltemperatur vorhanden. 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.



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

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, die als Sensortasten ausgeführt sind und bereits bei Berührung ansprechen (z.B. Radiosender, Navigationsziel, Telefondirektwahl, Klimateinstellung). Das HIFI-System Professional sorgt für hervorragenden Raumklang. 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 keine Flaschenhalter, in denen auch große Getränkeflaschen untergebracht werden können.

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.

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. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht der Platz auf der Rückbank für ca. 1,80 m große Personen. Die Innenbreite ist zufriedenstellend, die Kopffreiheit großzügig. Man fühlt sich nicht eingengt.



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

1,1 KOMFORT

1,2 Federung

Testfahrzeug mit aufpreispflichtigem Dynamische Dämpfer Control ausgestattet. Adaptive Drive war nicht verbaut.

+ Die Abstimmung der Federn und Dämpfer ist BMW beim 5er sehr gut gelungen. Sie ist sehr ausgewogen und kommt mit den meisten Fahrbahnoberflächen gut klar. Für die Dynamische Dämpfer Control 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 Querfugen 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 in Kurven hält sich auch ohne Wankausgleichs Dynamic-Drive in Grenzen.

1,0 Sitze

Testwagen mit aufpreispflichtigen Komfort-Volledersitzen. 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.

1,0 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum ist niedrig, gerade mal 65 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. Windgeräusche und andere Fahrgeräusche werden kaum wahrgenommen.

1,4 Klimatisierung

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

⊕ Die Heizung spricht im 528i vorne wie hinten gut an und zeigt eine ordentliche Heizwirkung. Nach 12 Minuten (vorne) bzw. 13 Minuten (hinten) ist eine Innenraumtemperatur von 22° C erreicht. 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, mit welcher auch die hinteren Passagiere ihr Klima separat wählen können. 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.

1,1 MOTOR/ANTRIEB

1,1 Fahrleistungen*

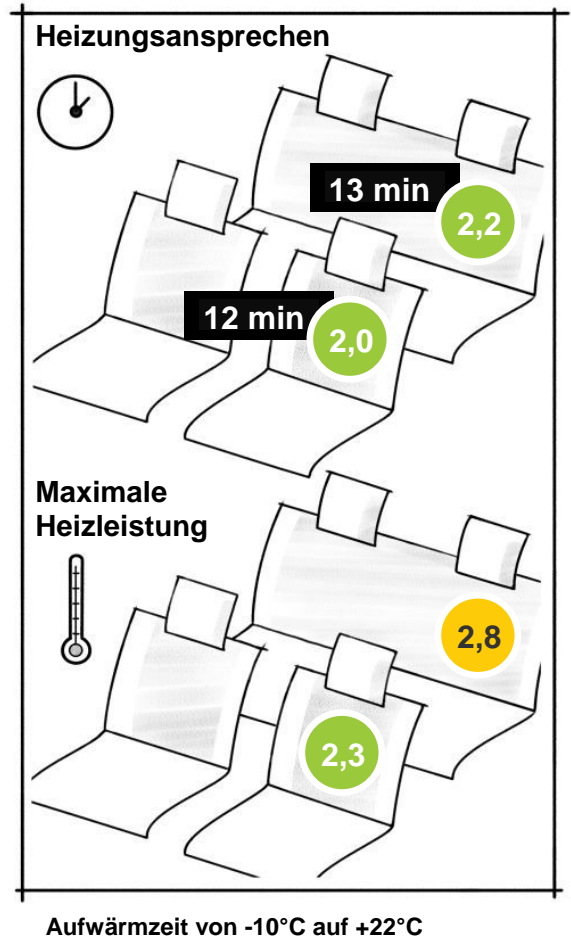
⊕ Der Sechszylinder-Benzinmotor mit 258 PS und drei Liter Hubraum sorgt für sehr gute Fahrleistungen. Beim Überholvorgang von 60 auf 100 km/h vergehen nur gut vier Sekunden bis die 100 km/h Marke überschritten wird. Auch dank der Acht-Gang-Automatik hält der dreifreudige Motor selbst bei hohen Geschwindigkeiten 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. Die nach diesem Prinzip aufgebaute Benzinmaschine gehört zum Laufruhigsten was auf dem Markt angeboten wird und muss sich vor mehrzylindrigen Kontrahenten in keiner Weise verstecken. Weder Vibrationen noch Brummen oder Dröhnen belasten die Insassen unangenehm.

1,3 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 im manuellen Betrieb gering aus, automatisch geschaltet werden die Gangwechsel etwas träger. Im Automatikbetrieb tendiert das Getriebe sehr stark zu hohen Drehzahlen, was manchmal etwas Unruhe ins Fahrzeug bringt und natürlich den Durchschnittsverbrauch unnötig erhöht. Beim Diesel ist die Automatik feiner appliziert.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

1,0 Getriebeabstufung

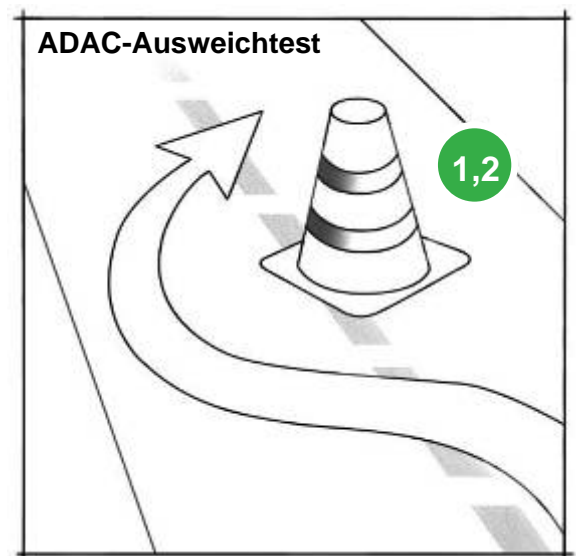
+ Die Abstufungen des Achtgang-Automatikgetriebes passen sehr gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Für jede Geschwindigkeit und Fahrsituation steht eine geeignete Übersetzung zur Verfügung. Dank der acht Gänge müssen die Gänge nicht so weit gespreizt werden, trotzdem können die Drehzahlen bei hohen Geschwindigkeiten niedrig gehalten werden - das kommt vor allem dem Verbrauch zu Gute und vermittelt den Insassen einen stressfreien Eindruck. Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang gerade mal mit 2400 Touren.

1,2 FAHREIGENSCHAFTEN

1,2 Fahrstabilität

Der Testwagen war mit Dynamischer Dämpfer Control, aber ohne Wankausgleich ausgestattet. Ebenso war die Allradlenkung Integral-Aktivlenkung an Bord.

+ Der 5er 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 fast 1,8 t schwere Flaggschiff mühelos. Weitgehend neutral lässt er sich durch den Parcours fahren. Mit der Allradlenkung pendelt er auch in der Ausfahrgasse, im Gegensatz zum 5er ohne Aktivlenkung, nicht mehr gegen. Insgesamt zeigt sich der 5er sehr sicher und harmonisch.



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.

1,0 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 Eigenverhalten kaum. Auch voll beladen zeigt sich der 5er sehr agil und sicher.

1,5 Lenkung*

+ 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 ist einwandfrei. Mit der optionalen Allradlenkung (Integral-Aktivlenkung) beträgt der Wendekreis nur 11,7 Meter.

1,1 Bremse

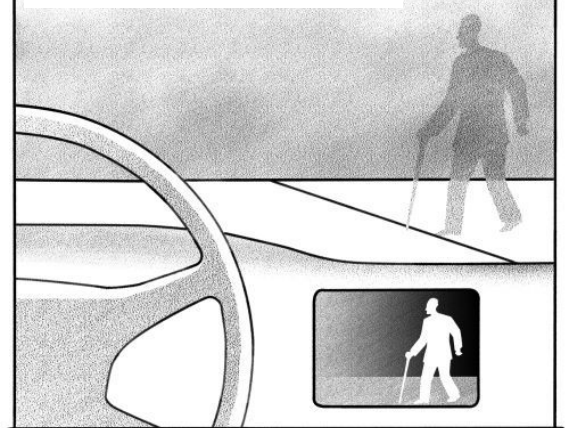
+ Der 528 benötigt von 100 km/h bis zum Stillstand nur 34 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Good Year Excellence RF 97 Y in der Größe 225/55 R17). Dabei zeigt sich die Bremsanlage ausgesprochen standfest und belastbar. Die Bremse spricht besonders schnell an und lässt sich ausgezeichnet 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

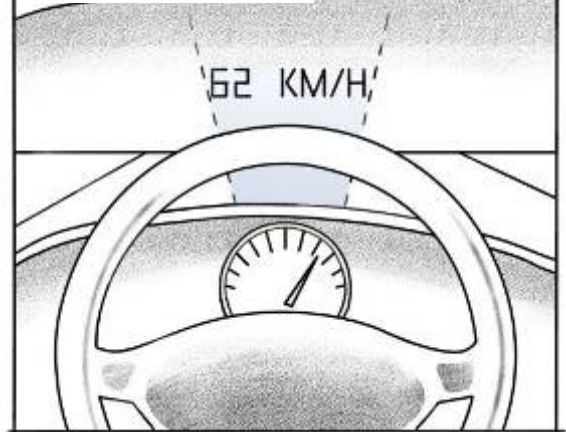
+ Der BMW 528i ist serienmäßig neben DSC auch mit einem Bremsassistenten ausgestattet, die Run-Flat-Reifen inklusive Reifendruck-Kontrolle reduzieren die Gefahr, bei einem Reifenschaden die Kontrolle über das Fahrzeug zu verlieren. Gegen Aufpreis gibt es einen Nachtsicht-Assistenten auf Infrarotbasis, 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 herunterbremst, 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.

Nachtsichtassistent



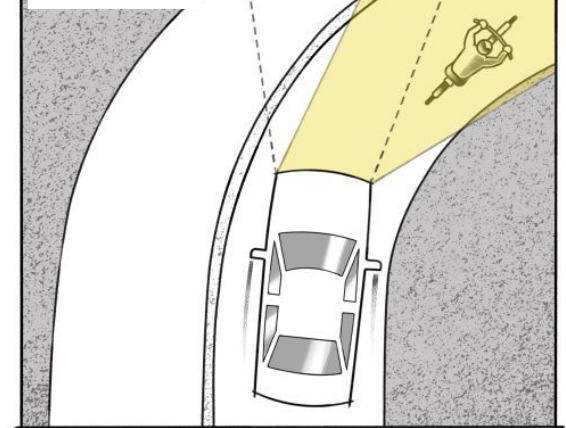
Der Fahrer sieht auf einem Display im Cockpit das elektronisch aufgehellte Bild einer nach vorn blickenden Kamera.

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.

Kurvenlicht



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

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. Neu ist auch ein im Tempomat integrierter Geschwindigkeitslimit-Assistent, welcher durch Tastendruck am Lenkrad die Fahrzeuggeschwindigkeit begrenzt und somit hilft eine vorgeschriebene Geschwindigkeit einzuhalten.

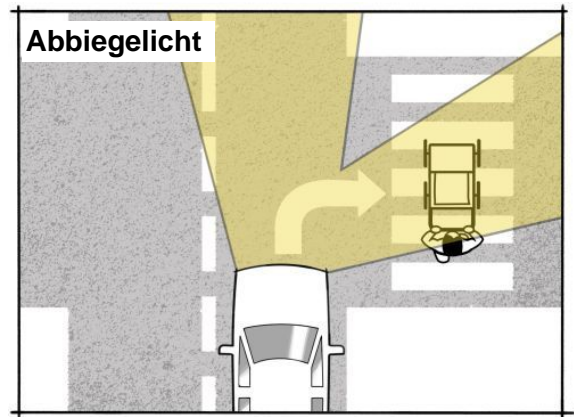
1,6 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der 5er verfügt über Front-, vordere Seitenairbags und von vorne nach hinten durchgehende Windowbags. Beim EuroNCAP-Crashtest erreicht er beim Insassenschutz 95% der möglichen Punkte und somit volle fünf Sterne in der Gesamtbewertung. 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 lassen sich im Falle eines Unfalls hohe Zugkräfte aufbringen. Der Verbandkasten und das Warndreieck sind Vorbildlich in einem Fach an der Heckklappe untergebracht und dadurch auch bei beladenem Kofferraum sehr gut zugänglich.

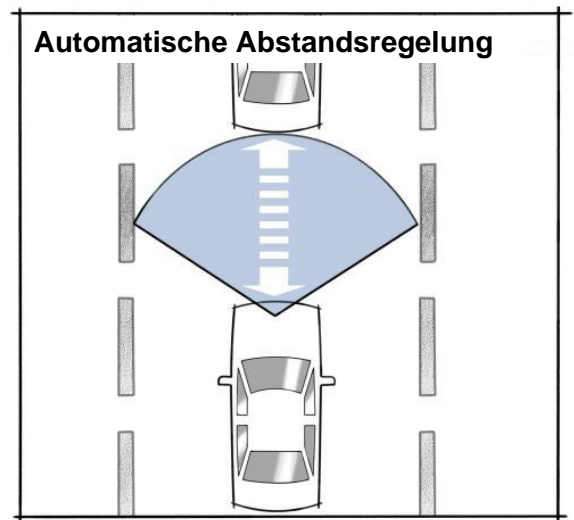
1,5 Kindersicherheit

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.

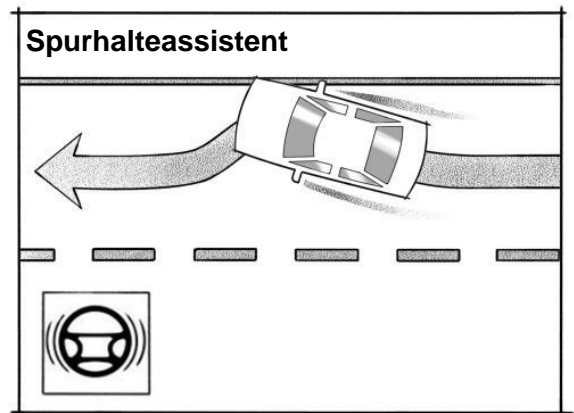
⊕ Beim EuroNCAP-Crashtest erhält der 5er im Bereich Kindersicherheit 83 % der möglichen Punkte. Dank fester und verwechslungssicherer Gurtschlösser lassen sich Kindersitze auf der Rückbank (Außenplätze) unkompliziert befestigen - alternativ auch mittels Isofix-System und Ankerhaken.



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.



Automatische Abstandsregelung
Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

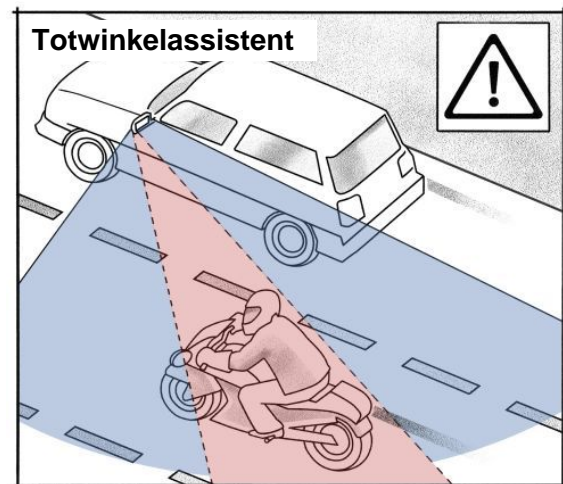


Spurhalteassistent
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

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, nur dann sind auch rückwärtsgerichtete Babyschalen-Sitze auf dem Beifahrersitz erlaubt. Die Fensterschließkräfte fallen dank zuverlässig funktionierendem Einklemmschutz gering aus.

1,9 Fußgängerschutz

⊕ 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. Beim EuroNCAP-Crashtest erhält er gute 78 % der möglichen Punkte für den Fußgängerschutz. Nur die Vorderkante der Motorhaube ist noch zu aggressiv gestaltet.



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.

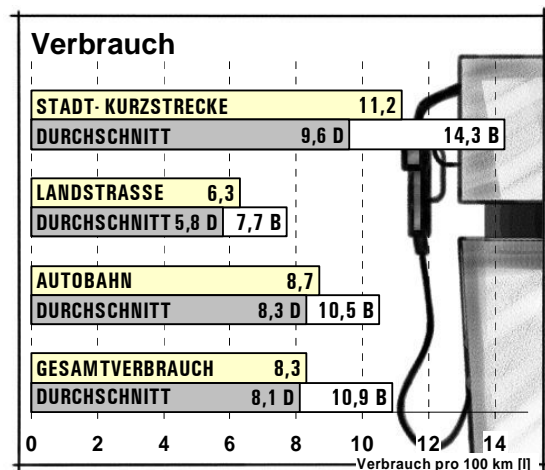
2,2 UMWELT/ECOTEST

2,6 Verbrauch/CO2*

Nur knapp verpasst der 528i mit einem durchschnittlichen Testverbrauch von 8,3 l/100 km eine gute Bewertung bezüglich des Kraftstoffverbrauchs. Daran ist hauptsächlich der erhöhte Verbrauch in der Stadt verantwortlich (11,2 l/100 km). Auf Landstraßen (6,3 l/100 km) und Autobahnen (8,7 l/100 km) ist er sparsam. Der durchschnittliche CO2-Ausstoß beträgt 190 g/km, wofür er beim ADAC-EcoTest 34 Punkte bekommt.

1,7 Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffausstoß des 528i ist gering. Nur geringfügig erhöhte CO-Emissionen treten in manchen Betriebszuständen auf. Im ADAC-EcoTest erhält er 43 Punkte, kombiniert mit den CO2-Punkten eine Gesamtpunktzahl von 77 und somit ganz klar vier Sterne.



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

3,5 WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,6 Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich zum Großteil aus den Kraftstoffkosten. Superkraftstoff ist nicht die günstigste Möglichkeit ein Fahrzeug zu betreiben. Deswegen erlangt der 5er, trotz eines akzeptablen Verbrauchs, nur eine durchschnittliche Bewertung bezüglich der Betriebskosten.

3,1 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 BMW besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teurer Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

- ⊕ Die langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. BMW spendiert nach eigenen Angaben dem 5er durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.
- ⊖ Die Benotung würde noch besser ausfallen, wären die Werkstattstundenpreise und der Reifenersatz nicht so teuer.

2,3 Wertstabilität*

⊕ Fahrzeuge der Marke BMW erfreuen sich meist einer guten Wertstabilität. Der 5er ist neu auf dem Markt, ein Nachfolger in weiter Ferne. Deswegen wird auch dem 528i ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert.

3,9 Kosten für Anschaffung*

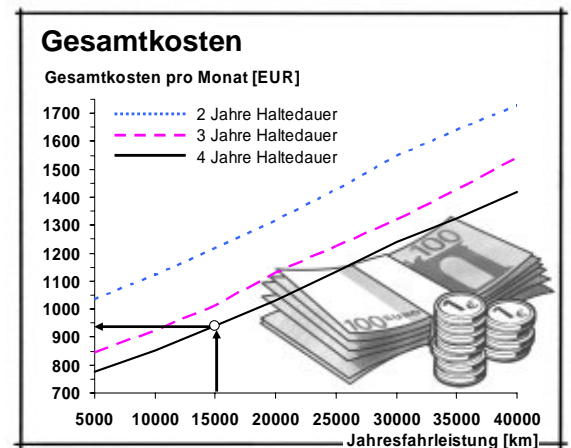
Günstig ist die Limousine der oberen Mittelklasse nicht. Der Grundpreis beträgt 47.600 €, aber die Aufpreisliste ist lang. So darf man sich nicht wundern, dass der Testwagen Zusatzausstattung von fast 30.000 € an Bord hat.

2,8 Fixkosten*

Die Kosten für die Kfz-Steuer belaufen sich auf 176 € pro Jahr. Die einzige Versicherungsklasse, die einigermaßen erschwinglich ist, ist die Vollkaskoklasse. Haftpflicht und Teilkasko sind für den 528i sehr teuer.

3,9 Monatliche Gesamtkosten*

Günstig ist der BMW 528i in keiner Disziplin. Bei Betriebs-, Werkstatt-, Reifen- und Fixkosten liegt er nur im Klassendurchschnitt. Der tatsächliche Wertverlust ist aufgrund des hohen Anschaffungspreis beachtlich. Deswegen sind die monatlichen Gesamtkosten gerade noch durchschnittlich.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 941 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	523i	528i	535i	550i	520d	525d	530d	535d
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2996	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)	220(300)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	270/1500	310/2600	400/1200	600/1750	380/1900	450/1750	540/1750	600/1750
0-100 km/h[s]	7,9	6,6	6,0	5,0	8,1	7,2	6,3	5,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	238	250	250	250	227	236	250	250
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	8,0 SP	8,3 SP	8,8 SP	10,6 SP	5,4 D	6,7 D	6,9 D	6,8 D
CO2 [g/km]	177	182	199	243	129	162	166	162
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	22/28/30
Steuer pro Jahr [Euro]	174	184	218	334	208	369	377	369
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	858	915	1015	1435	747	847	918	1012
Preis [Euro]	41.900	45.400	50.300	70.500	39.950	44.700	49.300	56.400

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 Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2996 ccm
Leistung	190 kW (258 PS)
bei	6600 U/min
Maximales Drehmoment	310 Nm
bei	2600 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/55R17W
Reifengröße (Testwagen)	225/55R17Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,7 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,2 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	8,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	11,2/ 6,3/ 8,7 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	178g/km / 190g/km
Innengeräusch 130km/h	65dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4899/1860/1464 mm
Leergewicht/Zuladung	1795 kg/470 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	425 l/770 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	840 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	176 Euro
Monatliche Werkstattkosten	75 Euro
Monatliche Fixkosten	101 Euro
Monatlicher Wertverlust	588 Euro
Monatliche Gesamtkosten	940 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/25/28
Grundpreis	47.600 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 528i Automatic

AUSSTATTUNG

TECHNIK

elektronische Dämpferkontrolle	1.300 Euro°
Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent	620 Euro°
Verkehrsschilderkennung	320 Euro°
Heckkamera	420 Euro°
Abbiegelicht (inkl. Kurvenlicht)	450 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	1.550 Euro
Aktivlenkung (+ Hinterachslenkung)	1.750 Euro°
Automatikgetriebe (8-Gang)	2.200 Euro°
Fernlichtassistent	150 Euro°
Head-Up-Display	1.390 Euro°
Kurvenlicht (inkl. Abbiegelicht)	450 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	810 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	520 Euro°
Tempomat	Serie
Xenonlicht	1.200 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serienicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	210 Euro°
Keyless Entry	790 Euro°
Klimaautomatik	Serie
Nachtsicht-Assistent (Personenerkennung)	2.000 Euro
Navigationssystem	ab 1.840°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	500 Euro°

AUSSEN

Außenspiegel, automatisch abblendend(+ Innenspiegel)	550 Euro°
Lackierung Metallic	980 Euro°

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

1,6

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen

ADAC autotest