



BMW 520d touring (DPF)

Fünftürige Kombilimousine der oberen Mittelklasse (135 kW / 184 PS)

Der neue 5er touring ist wie ein etwas "geschrumpfter" 7er, aber mit praktischerem Kofferraum. Er bietet fast alles an Sicherheit, Luxus und Komfort, was man bisher nur aus der großen BMW-Limousine kannte. Das Design des neuen Kombis ist gefällig und weniger provokant als beim Vorgänger. Der getestete 520d leistet 184 PS und 380 Nm Drehmoment - man möchte es kaum glauben, aber der 2-l-Dieselmotor bietet völlig ausreichende und gute Fahrleistungen in dem schweren Auto (über 1,8 t). Angesichts des Gewichts sind die Verbrauchswerte umso erstaunlicher, nur 5,5 l/100 km werden im EcoTest gemessen. Die Laufkultur des Vierzylinder ist ordentlich, freilich kann er den Sechszylindern nicht das Wasser reichen. Innen bietet der Kombi die bekannten 5er-Qualitäten: sehr gute Verarbeitung, einwandfreie Ergonomie und hoher Komfort. Der Kofferraum ist variabel (Lehne dreigeteilt und neigungseinstellbar). Das Fahrwerk mit den Optionen Dynamische Dämpfer Control und Integral-Aktivlenkung gehört zum Besten, was auf dem Markt erhältlich ist. Beim Preis hört das Lob auf: ab 42.600 Euro.

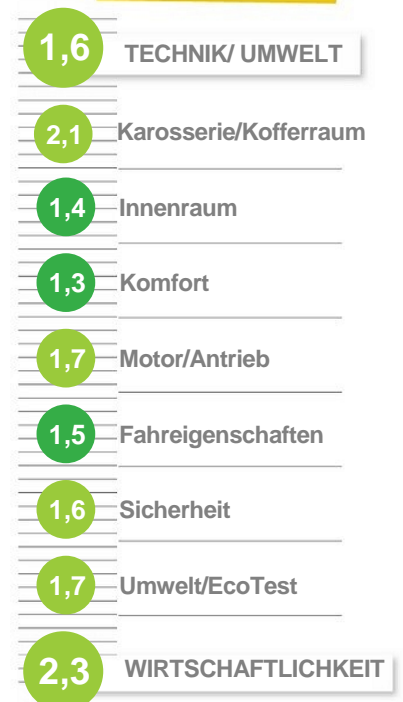
Karosserievarianten: Limousine und Kombi **Konkurrenten:** u.a. Audi A6 Avant, Mercedes E-Klasse T-Modell

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

- hoher Anschaffungspreis



ADAC-URTEIL



⊕ 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 sehr gute 510 kg.

⊖ Serienmäßig gibt's im 5er touring nur ein Reifendichtmittel, das bei kleinen Beschädigung helfen kann. Reifen mit Notlaufeigenschaften sind nur optional zu haben. Ein Reserverad ist nicht mehr lieferbar und würde im Kofferraum auch keinen Platz finden. Bordwerkzeug und Warndreieck sind griffbereit in einer Klappe im Kofferraumdeckel untergebracht - leider fehlt aber 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.

⊕ 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.

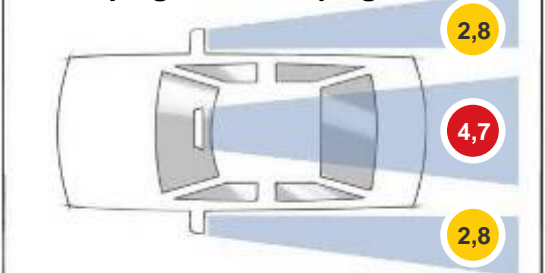


Breite Dachsäulen und die schmale Heckscheibe beeinträchtigen die Sicht nach hinten.

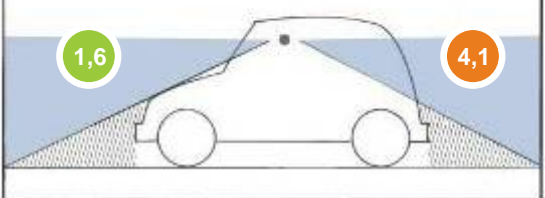
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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 Parksysteme 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.

⊖ Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der 5er touring nicht besonders gut ab. Der Grund sind vor allem die sehr breiten B- und C-Säulen und die recht kleine Heckscheibe, welche die Sicht nach draußen einschränken. Niedrige Objekte hinter dem Fahrzeug können aufgrund der recht hohen Heckfensterunterkante nah am Fahrzeug schlecht gesehen werden - die optionale Rückfahrkamera ist hier sehr empfehlenswert. Der Innenspiegel gibt immerhin ein zufriedenstellendes Sichtfeld wieder - es stören aber die nicht versenkbaren Kopfstützen im Fond.

2,7 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.

⊕ 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, damit 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.

2,4 Kofferraum-Volumen*

⊕ Mit 400 l fällt der Kofferraum im 5er touring nur durchschnittlich groß aus. Klappt man die Rücksitze um, kann das Kofferraumvolumen auf gute 840 l erweitert werden (gemessen bis Fensterunterkante). Wegen der schrägen Heckpartie kann man den Kofferraum nur zum Teil bis zur vollen Dachhöhe beladen



Der Kofferraum besitzt mit 400 l Volumen zwar Klassenstandard, ist aber gegenüber den Konkurrenten wie Mercedes E-Klasse (515 l) deutlich kleiner.

1,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich einfach öffnen und schließen, auf Wunsch auch elektrisch per Knopfdruck (im Testwagen vorhanden). Die Klappe gibt eine große Ladeöffnung frei, durch die sich der Kofferraum dank günstigem Format einwandfrei nutzen lässt.

Die Kofferraumklappe öffnet 1,85 m hoch, damit müssen auch Großgewachsene nicht zu sehr auf ihren Kopf achten, um sich nicht zu stoßen. Die Ladekante liegt mit 62 cm über der Straße angenehm niedrig, eine innere Bordwand gibt es nicht, damit kann Gepäck einwandfrei ein- und ausgeladen werden. Der Kofferraum ist insgesamt gut zugänglich, weil die Ladeöffnung groß und seine Tiefe nicht zu üppig ausfällt. Zwei praktische Details: Die Gepäckraumabdeckung zieht sich elektrisch betrieben auf und zu und die Heckscheibe lässt sich separat öffnen.

1,9 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich dreigeteilt umklappen - sehr praktisch. Entriegeln kann man die Lehnteile vom Kofferraum oder von der Rückbank aus. Der Klappmechanismus funktioniert recht einfach und leichtgängig. Zum Verstauen von Kleingepäck gibt es im Kofferraum ein Netz und ein tiefes Fach sowie Fächer unter dem Kofferraumboden. Die Luke in der Rücksitzlehne lässt sich zum Durchladen langer Gegenstände leicht öffnen.

1,4 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 fehlt leider. 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 und automatisch abblendend 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. 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.



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

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 die hinterlegte Funktion anzeigen (z.B. Radiosender, Navigationsziel, Telefondirektwahl, Klimateilung). 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 (nicht im Testwagen). 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.

1,5 Raumangebot vorne*

+ Der Fahrersitz lässt sich für knapp zwei Meter große Personen einstellen. Die Kopffreiheit wäre sogar noch üppiger. Die für diese Fahrzeugklasse großzügige Innenbreite sorgt für ein angenehmes Raumgefühl.

2,7 Raumangebot hinten*

Auf der Rückbank finden nur zwei Erwachsene nebeneinander bequem Platz, der mittlere Sitz ist im Prinzip ein Notsitz und eher für kurze Strecken geeignet. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht der Platz auf der Rückbank für ca. 1,87 große Personen. Die Innenbreite ist gut, die Kopffreiheit großzügig. Man fühlt sich nicht eingengt.



Im Fond finden nur zwei Personen bis zu einer Körpergröße von 1,87 m bequem Platz.

1,3 KOMFORT

1,2 Federung

Testfahrzeug mit aufpreispflichtigem Dynamische Dämpfer Control ausgestattet.

+ 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-PKW 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. Zumal die Lehnenneigung beim Kombi einstellbar ist.

1,6 Innengeräusch

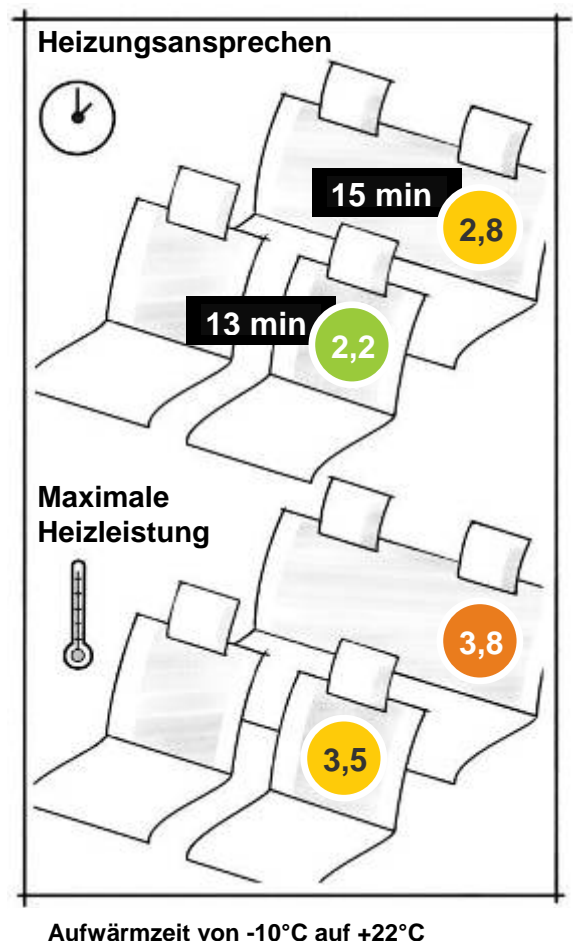
⊕ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum ist niedrig, gerade mal 67 dB wurde bei 130 km/h im Innenraum gemessen. Der Motor hält sich meist im Hintergrund, nur unter Last kann man ihn etwas knurrig hören. Auch bei sehr hohem Tempo sind noch angenehme Gespräche zwischen den Insassen möglich. Windgeräusche und andere Fahrgeräusche werden kaum wahrgenommen.

1,8 Klimatisierung

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

Die Heizung spricht vorne gut an, zeigt aber nur eine zufriedenstellende Wirkung. Hinten ein ähnliches Bild, aber beides etwas schlechter. Dennoch muss keiner frieren, wenngleich die Benziner in diesem Bereich eine souveränere Vorstellung abliefern.

⊕ 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 Luftöffnung (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.



1,7 MOTOR/ANTRIEB

1,9 Fahrleistungen*

⊕ Die Fahrleistungen sind mehr als ausreichend, der kleine Dieselmotor verfügt über 184 PS und ein maximales Drehmoment von 380 Nm. Damit kann man im Nu überholen und flott vorankommen, wenn man die Gänge ausdreht. Aber auch schaltfaules Fahren ist kein Problem, dank des hohen Drehmoments kann der nicht gerade leichte 520d touring selbst im sechsten Gang noch gut beschleunigen.

2,3 Laufkultur

⊕ Die Laufruhe des Vierzylinder-Diesels ist recht ordentlich, an einen Sechszylinder kann sie freilich nicht heranreichen. Gerade unter Last sind leichte Vibrationen im Innenraum deutlich spürbar. Der rauhe Klang mag auch nicht so recht in ein Luxus-Auto passen. Insgesamt wird eine gute Laufkultur geboten, wer aber Premium will, sollte einen Sechszylinder ins Auge fassen.

1,6 Schaltung

⊕ Die Sechsgang-Handschtaltung lässt sich gut bedienen, der Schalthebel liegt günstig. Die Gänge lassen sich präzise schalten, auch bei schnellen Gangwechseln hakt nichts. Die Schaltwege sind angenehm kurz. Das Einlegen des Rückwärtsganges klappt problemlos - wenn man weiß, wie BMW das handhabt: mit Schwung und Nachdruck den Knüppel nach links über den Widerstand drücken, und dann nach vorne. Eine Gangempfehlung hilft, frühzeitig hoch zu schalten und so Kraftstoff zu sparen.

1,0 Getriebeabstufung

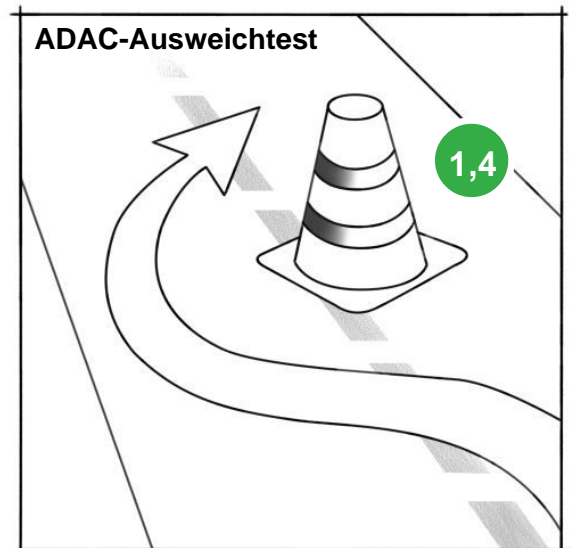
⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen sehr gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Für jede Geschwindigkeit und Fahrsituation steht eine geeignete Übersetzung zur Verfügung. Selbst auf der Autobahn bei mittleren und höheren Geschwindigkeiten bleiben die Drehzahlen moderat.

1,5 FAHREIGENSCHAFTEN

1,4 Fahrstabilität

⊕ Der 5er touring 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.

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.

Die elektronische Traktionskontrolle greift bei durchdrehenden Hinterrädern gezielt und fein abgestimmt ein und verbessert somit den Vortrieb. Den ADAC Ausweichtest meistert der über 1,8 t schwere Kombi mühelos. Weitgehend neutral lässt er sich durch den Parcours fahren, im Grenzbereich zeigt er gutmütiges Untersteuern. Insgesamt zeigt sich der 5er touring sicher und harmonisch.

1,2 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 wenig. Auch voll beladen zeigt sich der 5er touring sehr agil und sicher.

1,8 Lenkung*

⊕ Die Lenkung im 5er touring spricht sehr gut auf Lenkbefehle an und zeigt sich sehr präzise. Die Lenkkräfte im Stand sind 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. Der Wendekreis beträgt ordentliche 12,3 m.

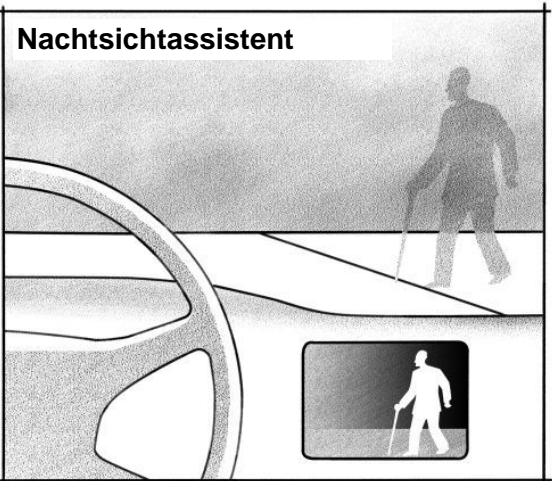
1,7 Bremse

⊕ Der 520d touring benötigt von 100 km/h bis zum Stillstand nur 36 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Good Year Excellence 97Y 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 weniger geübte Fahrer dabei, im Ernstfall das volle Potential der Bremsanlage zu nutzen.

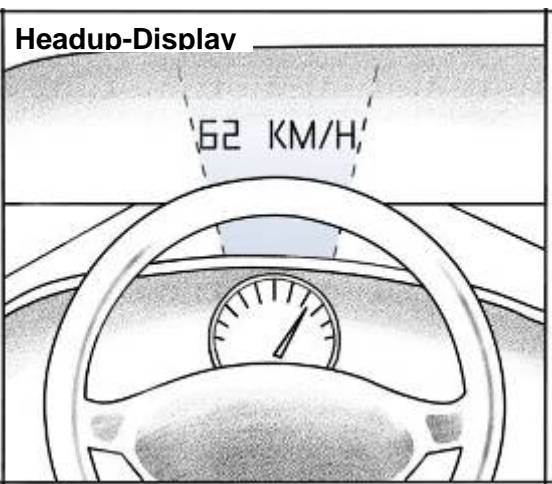
1,6 SICHERHEIT

1,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

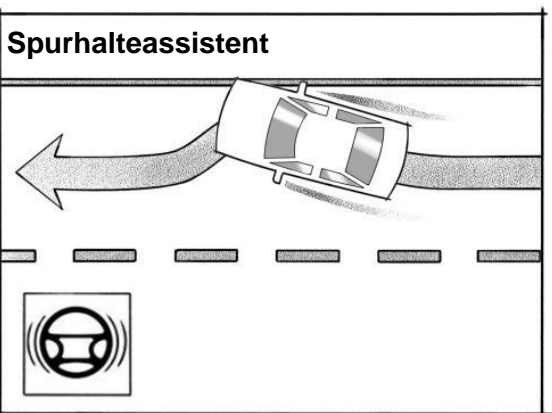
⊕ Der BMW 520d touring ist serienmäßig neben DSC auch mit einem Bremsassistenten ausgestattet. Die Run-Flat-Reifen inklusive Reifendruck-Kontrolle reduzieren die Gefahr, bei einem Reifenschaden die Kontrolle über das Fahrzeug zu verlieren.



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

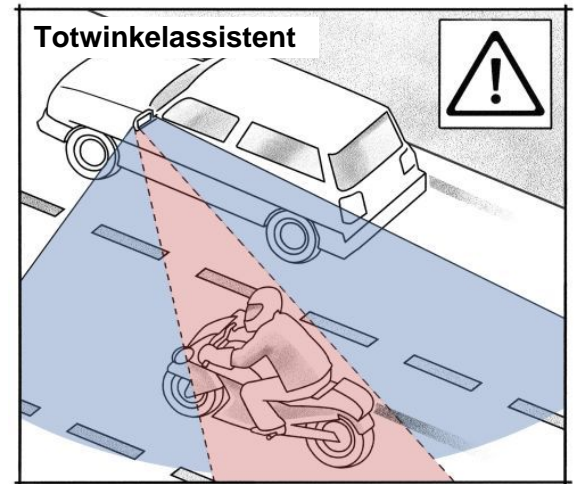


In die Windschutzscheibe werden Geschwindigkeit, Navigationshinweise und andere Informationen eingespiegelt. Dadurch muss der Blick nicht mehr so stark von der Straße nach unten auf den Tacho gesenkt werden, außerdem entfällt die Anpassung der Augen (Akkommodation) auf die unterschiedlichen Entfernungen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

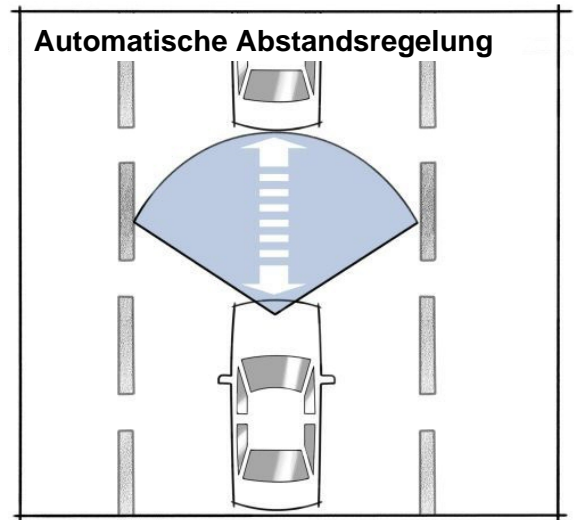


Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

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



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.



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.

1,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der 5er touring verfügt über Front-, vordere Seitenairbags und von vorne nach hinten durchgehende Windowbags. Im EuroNCAP-Crashtest trat die Limousine an, sie erreicht beim Insassenschutz 95% der möglichen Punkte und somit volle fünf Sterne in der Gesamtbewertung. Für den Kombi ist ein ähnlich gutes Ergebnis zu erwarten. 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 nur für bis 1,75 m große Personen, der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist recht groß. 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.

1,4 Kindersicherheit

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

⊕ Beim EuroNCAP-Crashtest erhält der 5er als Limousine 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. 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.

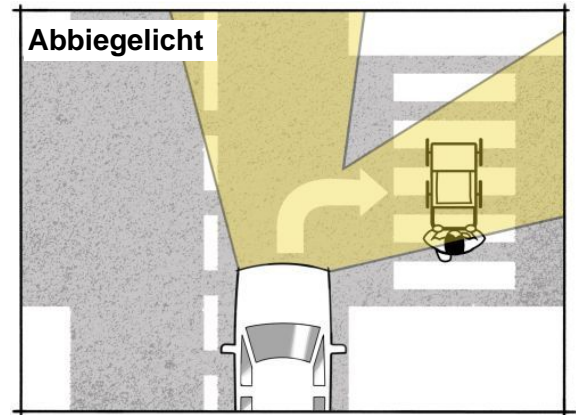
1,9 Fußgängerschutz

⊕ 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.

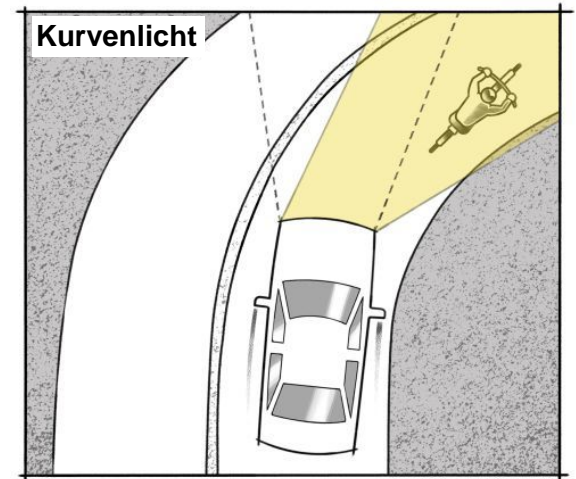
1,7 UMWELT/ECOTEST

1,4 Verbrauch/CO2*

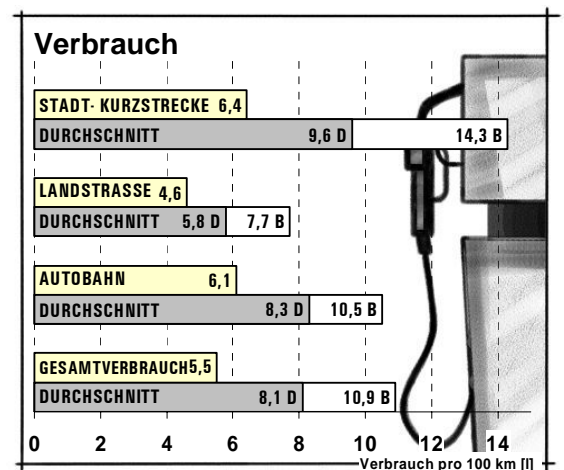
⊕ Angesichts der Fahrleistungen und der Größe des Autos liegt der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des 520d touring erstaunlich niedrig - nur 5,5 l Diesel alle 100 km sind der Spitzenwert in dieser Fahrzeugklasse. Damit verbunden ist ein CO2-Ausstoß von 145 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht dies für sehr gute 46 Punkte. Innerorts verbrauch der 520d touring 6,4 l, außerorts 4,6 l und auf der Autobahn 6,1 l Diesel pro 100 km.



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.



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

2,0

Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind insgesamt gering, leider zeigen sich die Stickstoffoxid-Werte leicht erhöht, vor allem im Autobahnzyklus. So kann der BMW nur 40 von 50 möglichen Punkten im Bereich Schadstoffe erreichen und verfehlt dadurch ein Fünf-Sterne-Gesamtergebnis. Aber auch 86 Punkte im ADAC EcoTest und vier Sterne sind ein beachtliches Resultat.

2,3

WIRTSCHAFTLICHKEIT

0,8

Betriebskosten*

⊕ Die Betriebskosten ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Der Verbrauch des 520d touring liegt insbesondere im Vergleich zu seinen Konkurrenten sehr niedrig - so bekommt er hier eine ausgezeichnete Bewertung.

2,4

Werkstatt- / Reifenkosten*

Der BMW besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Laut Hersteller ist im Schnitt spätestens 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 mindestens 200.000 km ausgelegt.

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

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

1,0

Wertstabilität*

⊕ Der 5er touring ist ganz neu auf dem Markt, daher ist innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums kein neues Modell zu erwarten. Das und die moderne Technik sowie der sparsame Motor wirken sich sehr positiv auf den Restwertverlauf aus, dem Kombi wird ein geringer Wertverlust prognostiziert.

3,3

Kosten für Anschaffung*

42.600 Euro Grundpreis, eine Menge Geld. Die Ausstattung umfasst im Bereich Komfort nur das Nötigste, die Aufpreisliste ist ellenlang - wer will, kann den Grundpreis fast verdoppeln. Immerhin, im Bereich Sicherheit ist alles Wichtige serienmäßig an Bord.

2,9

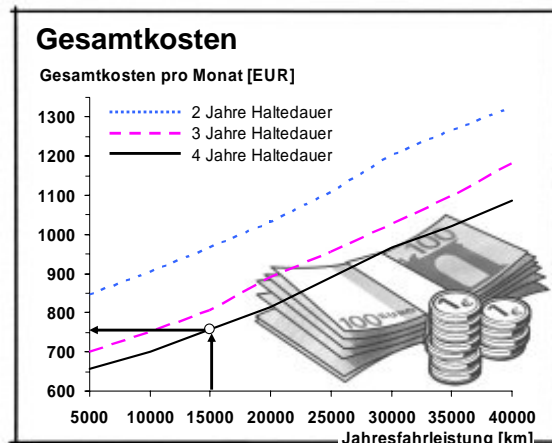
Fixkosten*

Recht hohe feste jährliche Kosten erwarten den Eigner des 520d touring. Die Steuer liegt bei 220 Euro im Jahr, damit kann der Kombi von der CO₂-Komponente profitieren. Deutlich weniger günstig fallen die Einstufungen bei der Versicherung aus, sowohl Haftpflicht als auch Teil- und Vollkasko sind teuer.

2,5

Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für den 520d touring im Vergleich zu seinen Mitbewerbern, dann kann er sich noch im vorderen Mittelfeld einsortieren. Sehr günstig sind die Kraftstoffkosten, sie können aber die erhöhten Fixkosten und den hohen absoluten Wertverlust in Euro und Cent nicht aufwiegen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 758 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	523i touring	528i touring	535i touring	520d touring	525d touring	530d touring	535d touring
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2996	6/2996	6/2979	4/1995	6/2993	6/2993	6/2993
Leistung [kW(PS)]	150(204)	190(258)	225(306)	135(184)	150(204)	180(245)	220(300)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	270/1500	310/2600	400/1200	380/1750	450/1750	540/1750	600/1750
0-100 km/h[s]	8,2	6,9	6,0	8,3	7,3	6,4	5,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	231	247	250	222	232	243	250
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	8,5 SP	8,6 SP	9,2 SP	5,5 D	6,7 D	6,8 D	6,7 D
CO2 [g/km]	185	188	201	135	164	169	165
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/23/24	19/26/24	19/27/24	19/25/28	19/25/28	20/26/28	20/28/30
Steuer pro Jahr [Euro]	190	196	222	220	373	383	375
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	877	946	1032	758	855	916	1012
Preis [Euro]	44.550	48.050	52.950	42.600	47.350	51.950	59.050

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-Haftpf.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1995 ccm
Leistung	135 kW (184 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	380 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/55R17W
Reifengröße (Testwagen)	225/55R17Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,25 m
Höchstgeschwindigkeit	222 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,0 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,4/ 4,6/ 6,1 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	135g/km / 145g/km
Innengeräusch 130km/h	67dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4907/1860/1462 mm
Leergewicht/Zuladung	1850 kg/510 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	400 l/840 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	1270 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	105 Euro
Monatliche Werkstattkosten	67 Euro
Monatliche Fixkosten	103 Euro
Monatlicher Wertverlust	483 Euro
Monatliche Gesamtkosten	758 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/25/28
Grundpreis	42.600 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 520d touring (DPF)

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	Serie/nicht 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 (dreigeteilt)	Serie

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest