



## BMW 520d EfficientDynamics Edition

Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse (135 kW / 184 PS)

Nur die besonders sparsamen Modelle heißen bei BMW EfficientDynamics Edition. Den 520d als Limousine gibt es nun auch in dieser Version. Im EcoTest begnügt er sich mit lediglich 5,0 l Diesel pro 100 km. Verdientermaßen gibt es dafür volle fünf Sterne. Der Motor leistet wie beim normalen 520d ordentliche 184 PS und 380 Nm Drehmoment. Damit kann man bei Bedarf flott genug unterwegs sein. Das Fahrwerk bietet hervorragende Agilität und Komfort, besonders wenn man die adaptiven Dämpfer ordert. Außer den besonders großen Reifen, der aktiven Geschwindigkeitsregelung und dem Wankausgleich bekommt man praktisch alle Extras - bei "Ökomodellen" nicht selbstverständlich. Sicherheit und Luxus gibt es also im Überfluss, schließlich fährt man einen "kleinen" 7er. Verarbeitungsqualität und Materialanmutung sind über jeden Zweifel erhaben und auch bei der Ergonomie zeigt sich BMW vorbildlich. Das alles hat leider seinen Preis, der beginnt bei 40.950 Euro.

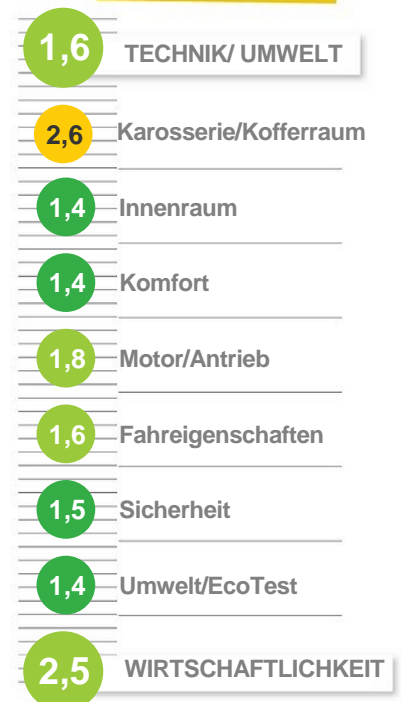
**Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a. Audi A6 2.0 TDI, Mercedes E 220 CDI.

**+** niedriger Verbrauch, komfortables Fahrwerk, hervorragende Sitze, sehr hoher Sicherheitsstandard

**-** hoher Anschaffungspreis, teure Extras



### 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 fast 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 530 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 und ein Radmutterenschlüssel. Weder an den Seiten noch an Front und Heck schützen Leisten die Karosserie vor kleinen Remplern.

## Sicht

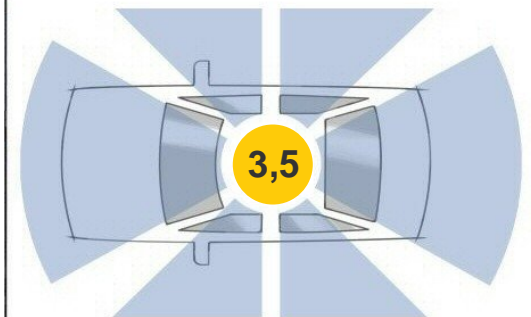
Die Übersichtlichkeit der Karosserie ist nach vorne gut, nach hinten nur ausreichend. Der Fahrer kann die Front dank der sichtbaren Motorhaubenkante gut abschätzen. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der 5er mäßig ab. Schuld sind vor allem die breiten B- und C-Säulen und die hohe hintere Scheibenlinie, welche die Sicht nach draußen einschränkt. Der Innenspiegel gibt immerhin ein zufriedenstellendes Sichtfeld wieder - es stören aber die nicht versenkbaren Kopfstützen im Fond.

⊕ 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.

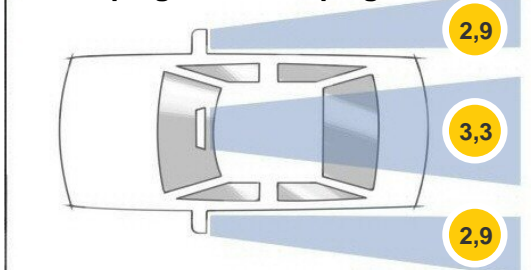


Breite Dachsäulen und die hohe Heckkante machen den 5er zu einem recht unübersichtlichen Fahrzeug.

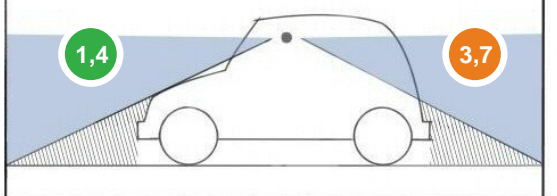
## Rundumsicht



## 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.

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. Ein echter Hingucker im 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. Der Einparkassistent vermisst während der Vorbeifahrt Parklücken und manövriert durch selbsttätige Lenkeingriffe in die Parklücke. 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. 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 mit Kameras ca. 2.500 €). Die Scheibenwischer funktionieren gut, sie befreien die Scheibe zuverlässig und über einen großen Wischbereich von Wasser, auch bei sehr hohen Geschwindigkeiten.

## 2,6 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. Es gibt eine angenehme Umfeldbeleuchtung, auch die Türgriffe außen werden mit LEDs erhellt (Aufpreis). Haltegriffe am Dachhimmel sind für alle außen sitzenden Insassen vorhanden.

## 3,1 Kofferraum-Volumen\*

⊕ Mit 440 l fällt der Kofferraum in der 5er Limousine durchschnittlich groß aus. Eine umklapptbare Rückbank kostet Aufpreis und war im Testwagen nicht verbaut. Mit dieser Option lässt sich das Stauvolumen auf 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.

## 2,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Limousine zeigt nur eine zufriedenstellende Kofferraum-Zugänglichkeit. Sowohl die äußere Ladekantenhöhe (knapp 69 cm) als auch die innere Bordwand (knapp 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.

⊕ 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.

## Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich gegen Aufpreis asymmetrisch geteilt umklappen (im Testwagen nicht vorhanden). 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 (nicht im Testwagen verbaut).

## INNENRAUM

### 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. 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 noch 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, 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.



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

– 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.

---

## 1,6 Raumangebot vorne\*

+ Der Fahrersitz lässt sich für gut 1,95 Meter große Personen einstellen. Die Kopffreiheit wäre sogar noch üppiger. Die für diese Fahrzeugklasse großzügige Innenbreite sorgt für ein angenehmes Raumgefühl.

---

## 2,5 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 für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht der Platz auf der Rückbank für über 1,90 m große Personen, wobei hier die Kopffreiheit limitierend ist, die Beinfreiheit würde auch für über 2 m große Leute ausreichen. Die Innenbreite ist gut, man fühlt sich nicht eingeengt.



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

---

## 1,4 KOMFORT

---

### 1,2 Federung

Testfahrzeug mit aufpreispflichtiger Dynamischer 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: Sport, Comfort und Comfort+. Die bei jedem Motorstart aktivierte Einstellung EcoPro orientiert sich an der Comfort-Dämpfung. Diese 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 Comfort-Modus werden lange wie kurze Fahrbahnwellen und -unebenheiten gut geschluckt und bringen die Karosserie nicht aus der Ruhe. Kleine Unebenheiten und Einzelhindernisse wie Kanaldeckel oder Querfugen bekommen die Insassen nur gedämpft mit, unbequem wird es deshalb nicht. 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.

---

### 1,1 Sitze

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

⊕ Die optionalen Sportsitze vorne bieten neben der Höheneinstellung auch eine Neigungseinstellung. Die Sitze können einwandfrei für unterschiedliche Personenstaturen und -größen eingestellt werden. Die Lehnen der Vordersitze sind günstig geformt und bieten dem Rücken einen guten Halt. Die Flächen der Vordersitze sind bei optimaler Druckverteilung sehr gut geformt. Die Vordersitzlehnen fallen sehr hoch aus, der Sitzkomfort der tendenziell straff gefederten Sitze ist einwandfrei und damit die Sitzposition optimal. 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 bequem zu, dennoch gefallen die hohen Lehnen, die gut konturierten Flächen und die ausgewogene Polsterung - so ergibt sich auch für große Erwachsene eine angenehme Sitzposition.

## 1,5 Innengeräusch

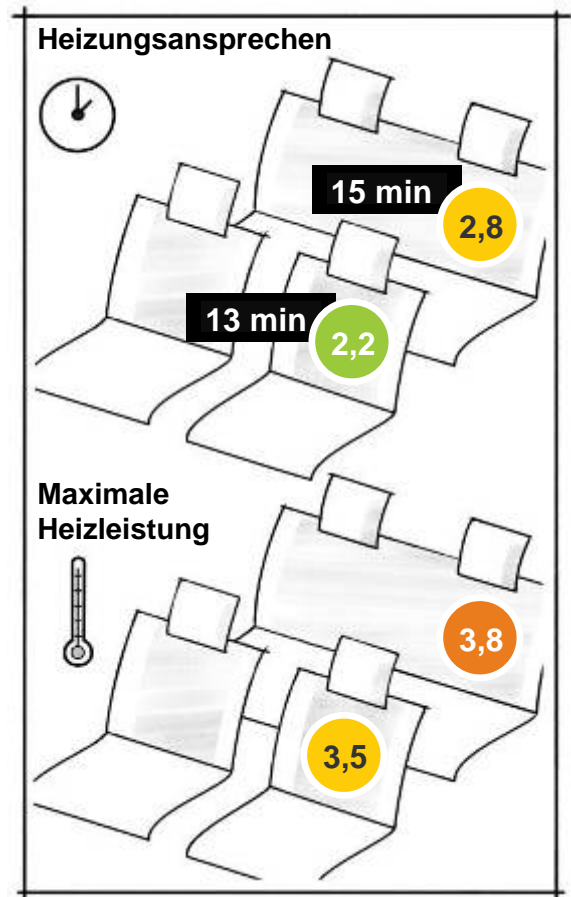
⊕ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum ist niedrig, gerade mal 66 dB(A) wurden bei 130 km/h im Innenraum ermittelt. Der Motor hält sich meist im Hintergrund, nur unter Last kann man ihn etwas knurrig hören. Auch bei sehr hohem Tempo sind noch angenehme Gespräche zwischen den Insassen möglich. Windgeräusche und andere Fahrgeräusche werden kaum wahrgenommen.

## 2,1 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 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.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

---

## 1,8 MOTOR/ANTRIEB

---

### 2,2 Fahrleistungen\*

⊕ Die Fahrleistungen sind absolut ausreichend, der kleine Dieselmotor verfügt über 184 PS und ein maximales Drehmoment von 380 Nm. Damit kann man zügig überholen und flott vorankommen, wenn man die Gänge ausdreht. Aber auch schaltfaules Fahren ist kein Problem, wobei der "kleine" Motor aufgrund der langen Getriebeübersetzung gerade im sechsten Gang schon einigen Anlauf benötigt.

---

### 2,0 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-Handschrift 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. Im EcoPro-Modus wird eine besonders ruhige Gangart und niedrige Drehzahlen empfohlen - wer sich daran hält, kann tatsächlich sehr niedrige Verbräuche erzielen und bekommt die so "gewonnenen" Kilometer im Display angezeigt.

---

### 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.

---

## 1,6 FAHREIGENSCHAFTEN

---

### 1,5 Fahrstabilität

⊕ Der 5er verhält sich auch als EfficientDynamics Edition bei jedem Tempo sehr richtungsstabil. Selbst 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 die 1,7 t schwere Limousine weitgehend mühelos. Leicht untersteuernd lässt sie sich durch den Parcours fahren, im Grenzbereich bleibt der 520d gutmütig. Insgesamt zeigt sich der 5er sicher und harmonisch, auch ohne die optionale Integral-Aktivlenkung.

## 1,2 Kurvenverhalten

⊕ In sehr schnell durchfahrenen Kurven untersteuert das Fahrzeug kontrolliert. Dieses Fahrverhalten bringt auch weniger geübte Fahrer nicht aus der Ruhe. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich Eigenverhalten nur wenig. Selbst voll beladen zeigt sich der 5er agil und sicher.

## 1,7 Lenkung\*

⊕ Die Lenkung im 5er 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 annehmbare 12,1 m.

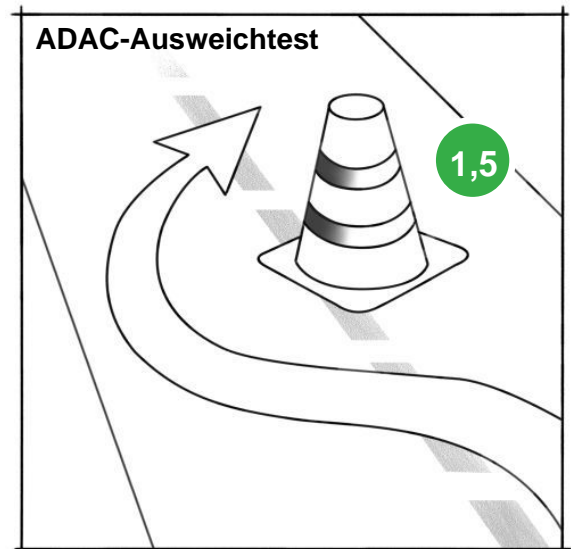
## 1,7 Bremse

⊕ Der 520d EfficientDynamics Edition benötigt aus 100 km/h bis zum Stillstand nur 36 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen Good Year Excellence 97W 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.

## 1,5 SICHERHEIT

### 1,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der BMW 520d EfficientDynamics ist serienmäßig neben DSC auch mit einem Bremsassistenten ausgestattet. Die Run-Flat-Reifen (optional) inklusive Reifendruck-Kontrolle (Serie) 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.



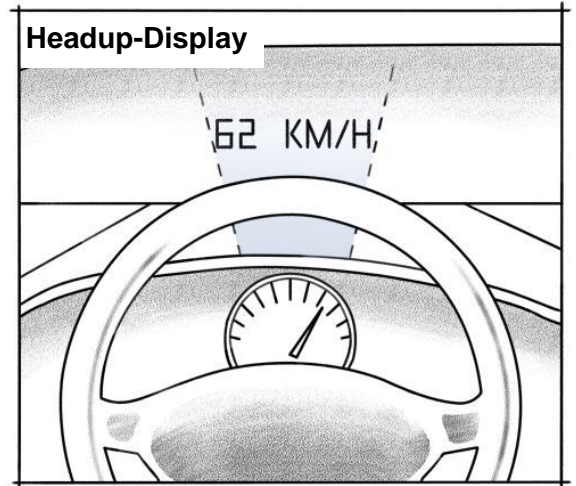
Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.



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



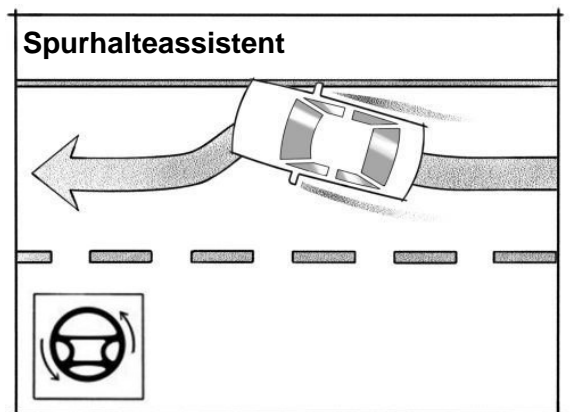
Neben den aufpreispflichtigen Bi-Xenon-Scheinwerfern ist optional Kurven- und Abbiegelicht erhältlich - das aufwendige Lichtsystem verfügt über zahlreiche Betriebsmodi je nach Fahrsituation und erreicht eine ausgezeichnete Fahrbahnausleuchtung. Auf Wunsch gibt es auch einen Spurverlassenswarner und einen 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. Ein weiteres Highlight ist das Headup-Display, es projiziert Informationen zu Geschwindigkeit, Tempobegrenzung und Navigationsanweisungen in die Windschutzscheibe vor dem Fahrer ein. Neu ist das aufpreispflichtige Active Protection System, es zieht nach dem Angurten die Gurte an (um im Notfall eine optimale Wirkung zu ermöglichen) und kümmert sich bei einem drohenden Unfall um Fenster, Schiebedach und Sitzeinstellung (bereitet alles für möglichst geringes Verletzungsrisiko vor).



**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.**

## 1,5 Passive Sicherheit - Insassen

**+** Der 5er 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. Die vorderen Kopfstützen bieten bis zu 1,95 m großen Personen optimalen Schutz, sie sind zudem aktiv ausgelegt, um das Risiko eines Schleudertraumas zu reduzieren. Hinten reichen die Kopfstützen nur für bis 1,70 m große Personen, der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist durchschnittlich groß. Im Notfall kann neben der Kopfstütze auch der Dachhimmel eine gewisse Abstützfunktion übernehmen, da der Abstand zwischen ihm und der Kopfstütze gering ist. 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.



**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. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.**

## 1,5 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.

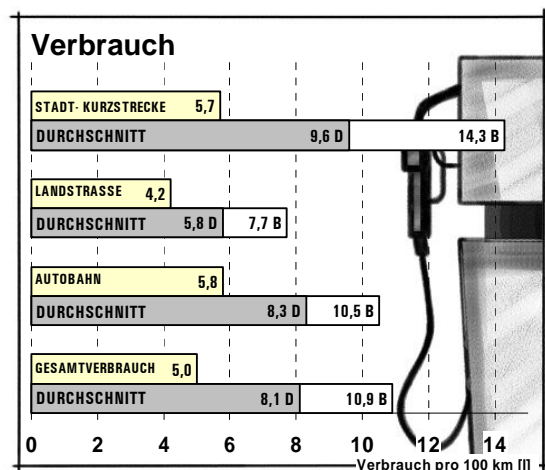
## 1,4 UMWELT/ECOTEST

### 1,1 Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

⊕ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des 520d EfficientDynamics Edition liegt bei nur 5,0 l Diesel alle 100 km - ein beachtlich niedriger Wert für ein so großes Auto, das zudem ausreichend flotte Fahrleistungen bietet. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß beträgt 132 g pro Kilometer. Im EcoTest gibt es dafür 49 Punkte. Innerorts konsumiert der Spar-5er 5,7 l, außerorts 4,2 l und auf der Autobahn 5,8 l Diesel pro 100 km.

### 1,6 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind insgesamt gering, leider zeigen sich die Stickstoffoxid-Werte im anspruchsvollen Autobahnzyklus leicht erhöht. So kann der BMW 44 von 50 möglichen Punkten im Bereich Schadstoffe erreichen. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten ergeben sich ausgezeichnete 93 Punkte im ADAC EcoTest und damit volle fünf Sterne.



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

---

**2,5**

## WIRTSCHAFTLICHKEIT

---

**1,0**

### Betriebskosten\*

**+** Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der 520d EfficientDynamics Edition sehr sparsam mit dem Diesel umgeht, kann er hier eine sehr gute Bewertung erzielen.

**2,0**

### 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 mindestens 200.000 km ausgelegt.

**+** Die zeitgemäß langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte und tragen zur Kosteneinsparung bei. BMW spendiert nach eigenen Angaben dem 5er durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile. Bei Verwendung der Seriengröße halten sich die Ausgaben für den Reifenersatz noch auf erfreulichem Niveau.

**-** Die Benotung würde noch besser ausfallen, wären die Preise für die Werkstattstunde nicht so teuer. Zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).

**2,3**

### Wertstabilität\*

**+** Dem 520d EfficientDynamics Edition wird eine gute Restwertentwicklung prognostiziert. Innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums ist nicht mit einem komplett neuen Modell zu rechnen. Zudem ist diese Variante besonders sparsam, was sich ebenso positiv auswirkt.

**3,3**

### Kosten für Anschaffung\*

Der Anschaffungspreis beginnt bei knapp 41.000 Euro - eine Menge Geld. Im Bereich der Sicherheit ist alles Nötige an Bord, besondere Eigenschaften wie Spurverlassenswarner oder Verkehrszeichenerkennung kosten aber Aufpreis. Bestellt man die für den Wiederverkauf wichtigen Extras mit, muss man zum Basispreis noch zehn bis fünfzehn tausend Euro zusätzlich kalkulieren.

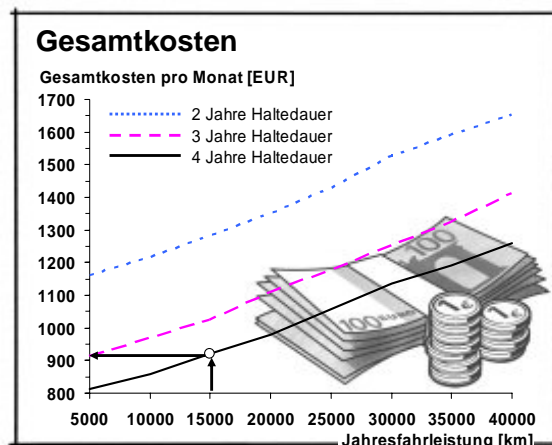
**2,8**

### Fixkosten\*

Die KFZ-Steuer liegt bei 190 Euro im Jahr, der Eigentümer kann damit von der CO<sub>2</sub>-Komponente in der Steuerberechnung profitieren. Deutlich teurer kommt die Versicherung, Haftpflicht und Vollkasko liegen noch im ausreichenden Bereich, die Teilkaskoversicherung kostet vergleichsweise viel.

## 2,7 Monatliche Gesamtkosten\*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für den BMW 520d EfficientDynamics Edition, dann kann sich die große Limousine im Mittelfeld seiner Klasse einordnen. Besonders günstig fallen die Betriebskosten aus, der absolute Wertverlust in Euro und Cent belastet den Geldbeutel aber deutlich und verhindert damit eine bessere Bewertung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 920 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN (DIESEL)

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	520d	525d	530d	535d Automatic
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1995	4/1995	6/2993	6/2993
Leistung [kW(PS)]	135(184)	160(218)	190(258)	230(313)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	380/1900	450/1500	540/1500	630/1500
0-100 km/h[s]	8,1	7,0	6,1	5,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	227	243	250	250
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	5,4 D	5,5 D	6,3 D	6,0 D
CO2 [g/km]	125	132	149	142
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/24/29	19/24/29	23/26/29	23/28/30
Steuer pro Jahr [Euro]	200	214	343	329
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	921	987	1091	1228
Preis [Euro]	40.400	45.400	49.700	57.300

### 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

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)	<b>225/55R17W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>12,05 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	231 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	<b>5,3 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36,2 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,0 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,7/ 4,2/ 5,8 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	119g/km / <b>132g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>66dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4899/1860/1464 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1700 kg/530 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>440 l/440 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	<b>1400 km</b>
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>110 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>63 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>105 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>641 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>919 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/24/29
Grundpreis	40.950 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 EfficientDynamics Edition

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Verkehrsschilderkennung	320 Euro°
Abbiegelicht (inkl. Kurvenlicht)	450 Euro°
Regen- und Lichtsensor	Serie
elektronische Dämpferkontrolle	1.300 Euro°
Totwinkelassistent	620 Euro°
Heckkamera	420 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Aktivlenkung (+ Hinterachslenkung)	1.750 Euro
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
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 (asymmetrisch geteilt)	500 Euro

### AUSSEN

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

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

1,6

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

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen

**ADAC** autotest