



BMW ActiveHybrid 5

Fünftürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse (250 kW / 340 PS)

B MW stattet nun auch den 5er mit Hybrid-Technik aus. Das Antriebskonzept des Vollhybriden ist gelungen. Das Zusammenspiel von Verbrennungs-, Elektromotor und 8-Gang-Automatikgetriebe funktioniert einwandfrei. Im Stadtbetrieb läuft der 5er sehr viel rein elektrisch und minimiert dort auch den Verbrauch. Die Fahrleistungen sind hervorragend. Hier enden aber auch die Lobeshymnen. Denn der Grundpreis von 62.900 € verhindert, den ActiveHybrid 5 aus wirtschaftlichen Gründen anzuschaffen. Im Test wurde ein gemittelter Testverbrauch von 7,5 l/100 km gemessen, wodurch die Betriebskosten nur durchschnittlich sind. Günstiger fährt man mit den konventionell angetriebenen 5ern, die zudem über einen praktischeren Gepäckraum verfügen. Auch wenn der ActiveHybrid 5 ein topp Auto mit einem sehr hohen Sicherheitsstandard ist, mit diesem Antriebskonzept hat er allenfalls ideellen Wert. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Audi A6 hybrid, Infiniti M35h, Lexus GS 450h, Mercedes E 300 HYBRID .

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

- sehr hoher Anschaffungspreis, kleiner unpraktischer Kofferraum, teurer Unterhalt



ADAC-URTEIL

1,9 AUTOTEST

4,3 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,6 Familie

3,2 Stadtverkehr

2,2 Senioren

1,4 Langstrecke

3,5 Transport

1,2 Fahrspaß

3,0 Preis/Leistung

Verarbeitung

Der BMW ActiveHybrid 5 überzeugt mit einem BMW-typisch hohen Qualitätsniveau.

⊕ 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.

⊖ Weder an den Seiten noch an Front und Heck schützen Leisten die Karosserie vor kleinen Remplern.

Alltagstauglichkeit

Der Fünfer bietet vier vollwertige Sitzplätze. Der mittlere Platz auf der Rücksitzbank kann nur als Notsitz angesehen werden. Bis zum zulässigen Gesamtgewicht dürfen 450 kg zugeladen werden. Die Runflat-Reifen erlauben nach einer Reifenpanne die Weiterfahrt mit reduzierter Geschwindigkeit zur nächsten Werkstatt.

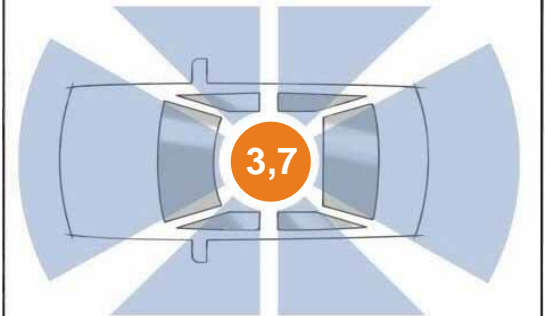
⊕ Eine mögliche Reichweite von 893 km erlaubt einen großzügigen Aktionsradius. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 100 kg befestigt werden.

⊖ Die große Karosserie schränkt die Agilität, vor allem im Stadtverkehr, etwas ein. Weder ein Wagenheber noch ein Radmutternschlüssel sind im Bordwerkzeug enthalten.

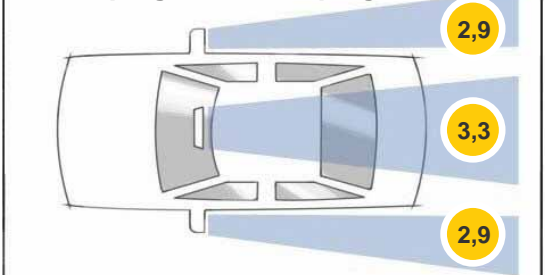
Sicht

Die Übersichtlichkeit der Karosserie ist nach vorne zufriedenstellend. 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 nicht gut eingesehen werden - die optionale Rückfahrkamera sollte daher ein Pflichtkauf sein. Der Innenspiegel gibt ein zufriedenstellendes Sichtfeld wieder - es stören aber die nicht versenkbaren Kopfstützen im Fond.

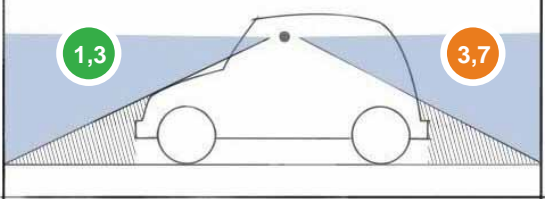
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



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

⊕ Bei störendem Scheinwerferlicht blenden der Innenspiegel und die Außenspiegel automatisch ab (Aufpreis). Die Außenspiegel besitzen asphärische Bereiche, wodurch Fahrzeuge im toten Winkel besser erkannt werden, sind beheizbar und gegen Aufpreis elektrisch anklappbar. Das helle und sehr homogen leuchtende Bi-Xenonlicht (inkl. Tagfahrlicht) kostet ebenso Aufpreis, wie auch Kurven- und Abbiegelicht - die Straßenausleuchtung klappt damit ausgezeichnet, da die beiden Lichtkegel individuell elektronisch gesteuert werden und sich verschiedenen Fahrzuständen anpassen (z.B. Innerorts, Landstraße, Autobahn, Regen). In der Aufpreisliste findet sich auch ein Fernlichtassistent sowie Parksensoren für Front und Heck. Zusätzlich gibt es eine Heckkamera sowie zwei Kameras in der Frontschürze bei den vorderen Radläufen und zwei Kameras in den Außenspiegeln, die jeweils ein Bild links und rechts vom Fahrzeug liefern und das Herausfahren aus engen Lücken erleichtern können. Die Kameras erzeugen auch ein Bild in Bird-View Position, das bedeutet, man sieht das Fahrzeug von oben, aus der Vogelperspektive, und den umliegenden Bereich. Ebenso gibt es einen 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. Hindernisse vor dem Fahrzeug können gut erkannt werden.

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.



Mit 325 l bietet der ActiveHybrid 5 um 100 l weniger Kofferraumvolumen als seine herkömmlich angetriebenen Brüder.

4,4 Kofferraum-Volumen*

⊖ Bei Kofferraum hat der Hybrid-Fünfer deutliche Nachteile gegenüber den konventionell angetriebenen Limousinen. Hinter der Rücksitzlehne sind die Stromspeicher des Hybrid-Systems verbaut, wodurch sich die Rücksitzlehne nicht klappen lässt. Außerdem verringert sich auch das Standardvolumen um 100 Liter auf 325 Liter.

2,9 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Limousine zeigt nur eine zufriedenstellende Kofferraum-Zugänglichkeit - die Ladeöffnung ist durchschnittlich groß. Sowohl die Ladekantenhöhe (69 cm) von außen als auch von innen (16 cm) sind nicht ideal. Aber auch das Format des Kofferraums kann aufgrund der weit herein gezogenen Seitenverkleidungen nicht komplett überzeugen.

- + Die Heckklappe lässt sich einfach öffnen und schließen, auf Wunsch auch elektrisch per Knopfdruck (im Testwagen vorhanden). Aufgrund der geringen Tiefe des Gepäckraums lassen sich auch weit nach vorn gerutschte Gegenstände gut erreichen.
- Der Kofferraum fällt für ein Fahrzeug in dieser Klasse sehr schmal und flach aus. Die Heckklappe dürfte etwas weiter öffnen.

4,8 Kofferraum-Variabilität

- Der Kofferraum des Hybrid-Fünfers bietet keinerlei Variationsmöglichkeiten. Die Rücksitzlehne lässt sich nicht, wie bei den herkömmlich angetriebenen Fünfern, umklappen. Auch eine Durchladeeinrichtung sucht man vergeblich. Die Ablagemöglichkeiten für kleine Utensilien halten sich in überschaubaren Grenzen.

2,0 INNENRAUM

1,2 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.



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

⊕ 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. 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. Ebenso wird der Funktionsstatus des Hybrid-Systems angezeigt. Zusätzlich gibt's gegen Aufpreis ein empfehlenswertes Head-Up-Display, das in der Windschutzscheibe vor dem Fahrer die Geschwindigkeit, Navigationsanweisungen und die gerade erlaubte Höchstgeschwindigkeit anzeigt. Die Verkehrszeichenerkennung arbeitet gut (Aufpreis), aber lange nicht perfekt – wirklich darauf verlassen kann man sich nicht. Die angezeigte erlaubte Maximalgeschwindigkeit wird aus den Kartenmaterialinformationen des Navigationssystems und den durch eine Kamera in der Windschutzscheibe erkannten Schildern ermittelt. Einschränkungen bei der Uhrzeit und bei Nässe werden registriert und berücksichtigt (z.B. bei Nässe nur, wenn Regensensor Regen erkennt). Das Navigationssystem funktioniert sehr gut und arbeitet ausgesprochen schnell. Das hochauflösende Display zeigt eine brillante Darstellung. Das Radio lässt sich gut bedienen, es gibt acht mit beliebigen Systemfunktionen frei belegbare Funktionstasten, die als Sensortasten ausgeführt sind und bereits bei Berührung ansprechen (z.B. Radiosender, Navigationsziel, Telefondirektwahl, Klimaeinstellung). 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 beim ActiveHybrid 5 serienmäßig 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.

⊖ Bei der Hybrid-Version des Fünfers ist kein ACC-Abstandsradar-Regelsystem erhältlich. 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.

2,3 Raumangebot vorne*

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für fast 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*

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 eingeeengt.



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

4,5

Innenraum-Variabilität

– Die Innenraum-Variabilität hält sich in überschaubaren Grenzen. Es lassen sich einzig und alleine die Vordersitze einstellen.

1,2

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. Auch bei langsamem Stadtverkehr bügelt das Fahrwerk fast alle Unebenheiten souverän aus.

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 (im Testwagen nicht verbaut).

+ 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.

1,1 Innengeräusch

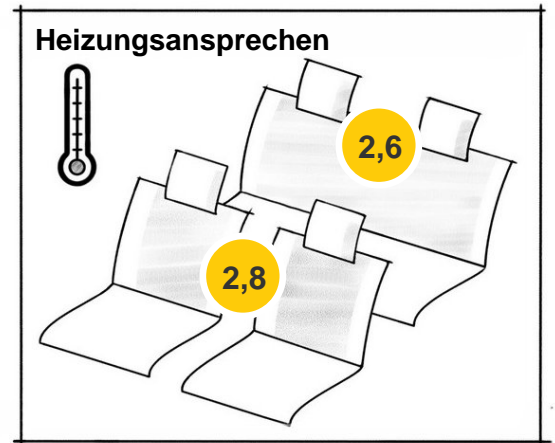
⊕ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum ist niedrig, gerade mal 65 dB wurde bei 130 km/h im Innenraum gemessen. Der Motor ist praktisch nicht zu hören. Auch bei sehr hohem Tempo sind noch angenehme Gespräche zwischen den Insassen möglich. Windgeräusche und andere Fahrgeräusche werden kaum wahrgenommen.

1,4 Klimatisierung

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

Die Heizung spricht im Fünfer Hybrid vorn wie hinten ordentlich an.

⊕ Eine 4-Zonen-Klimaautomatik mit Aktivkohlefilter und automatischer Umluftschtung gibt es serienmäßig. 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 Umluftschtung sind in der Klimaautomatik ebenfalls enthalten.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

1,0 MOTOR/ANTRIEB

1,1 Fahrleistungen*

⊕ Der Sechszylinder-Turbobenziner mit drei Litern Hubraum, wird beim vollen Beschleunigen vom 54 PS-Elektromotor unterstützt. Somit steht eine Systemleistung von 340 PS zur Verfügung und sorgt für sehr gute Fahrleistungen. Beim Überholvorgang von 60 auf 100 km/h vergehen nur gut drei Sekunden bis die 100 km/h Marke überschritten wird. Auch dank der Acht-Gang-Automatik hält der drehfreudige 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. Im Stadtverkehr wird der BMW bei gleichmäßiger Fahrweise sehr lange vom Elektromotor alleine betrieben. Unterhalb 160 km/h gibt es die sogenannte Segelfunktion. Geht der Fahrer vom Gas und lässt das Auto rollen, so wird der Verbrennungsmotor abgekoppelt und abgeschaltet. Die Start-Stopp-Funktion wird bereits beim ausrollenden Fahrzeug aktiviert und verlängert somit die Abschaltzeiten im Vergleich zu herkömmlichen Systemen.

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.

1,0 Schaltung

⊕ Die optionale 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. Ein sogenannter Hill-Holder hält das Fahrzeug automatisch gebremst und unterstützt somit beim Anfahren am Berg.

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 Schaltstufen müssen die Gänge nicht so weit gespreizt werden, trotzdem können die Drehzahlen bei hohen Geschwindigkeiten niedrig gehalten werden - das kommt vor allem dem Verbrauch zu Gute und vermittelt den Insassen einen stressfreien Eindruck.

1,3 FAHREIGENSCHAFTEN

1,4 Fahrstabilität

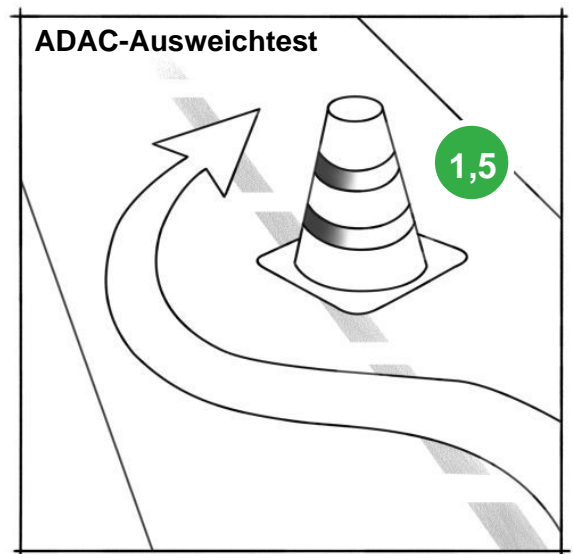
Der Testwagen war mit Dynamischer Dämpfer Control, aber ohne Wankausgleich ausgestattet. Die Integral-Aktivlenkung ist beim ActiveHybrid 5 nicht erhältlich.

⊕ 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 zwei Tonnen schwere Flaggschiff mühelos. Weitgehend neutral lässt er sich durch den Parcours fahren. In schnell gefahrenen Kurven schiebt der 5er gut kontrollierbar über die Vorderräder. Lastwechselreaktionen treten kaum auf.

1,9 Lenkung*

BMW-Lenkungen sind für ihre Fahraktivität bekannt. Dies bestätigt auch die Lenkung des Hybrid-Fünfers, welcher allerdings nicht mit der optionalen Integral-Aktivlenkung ausgestattet werden kann. Die Übersetzung und der Wendekreis (12,05 Meter) liegen deswegen nur im Mittelfeld seiner Klasse.

⊕ 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.



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.

0,8

Bremse

⊕ Der 528 benötigt von 100 km/h bis zum Stillstand nur 34 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Dunlop SP Sport Maxx GT in der Größe 245/45 R18 Y). 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. Die Spurtreue beim Bremsen lässt keine Wünsche offen.

1,4

SICHERHEIT

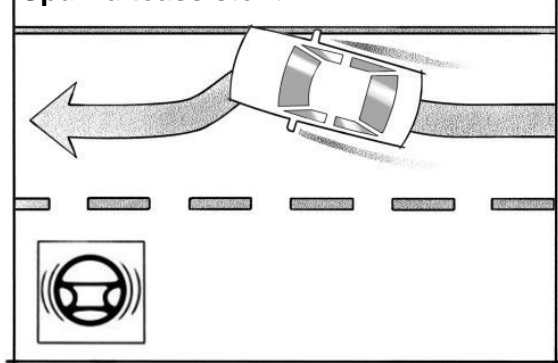
1,3

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der BMW ActiveHybrid 5 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 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. 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. Im Tempomat integriert ist ein Geschwindigkeitslimit-Assistent, welcher durch Tastendruck am Lenkrad die Fahrzeuggeschwindigkeit begrenzt und somit hilft eine vorgeschriebene Geschwindigkeit einzuhalten.

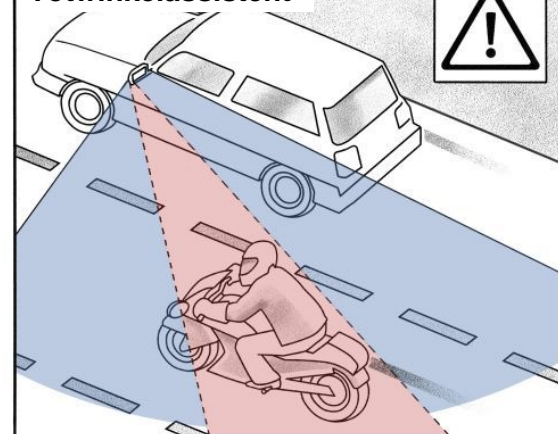
⊖ Das optionale ACC mit Notbremsfunktion und die Integral-Aktivlenkung sind beim Hybrid-Modell leider nicht erhältlich.

Spurhalteassistent



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

Totwinkelassistent



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

1,2 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.

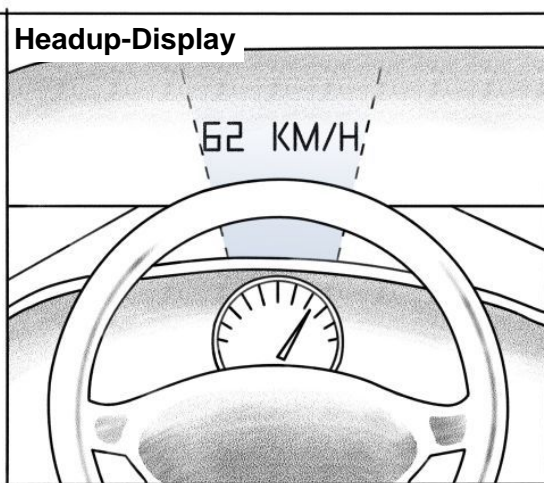
1,5 Kindersicherheit

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. 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 Hersteller erlaubt auf dem Beifahrersitz und der Rücksitzbank Kindersitze aller Klassen. 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.



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.

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.

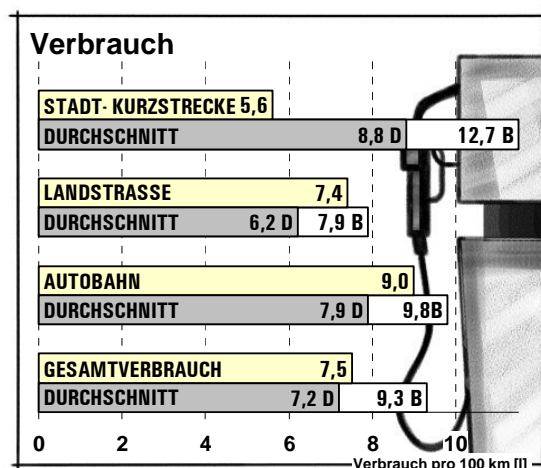
3,0 UMWELT/ECOTEST

3,2 Verbrauch/CO2*

Mit einem durchschnittlichen Testverbrauch von 7,5 l/100 km liegt der BMW Active Hybrid 5 nur im Mittelfeld seiner Klasse. Überzeugend ist der geringe Stadtverbrauch von 5,6 l/100 km. Hier spielt das Hybrid-System seine Vorteile aus. Auf Landstraßen verbraucht die Limousine 7,4 l/100 km und auf Autobahnen 9,0 l/100 km. Der durchschnittliche CO₂-Ausstoß beträgt 207 g/km, wofür er beim ADAC-EcoTest 28 Punkte bekommt.

2,7 Schadstoffe

Auch beim Schadstoffausstoß erzielt der BMW keine Höchstleistungen. Im ADAC EcoTest erhält er beim Schadstoffausstoß nur 33 Punkte, was im Gesamten zu 61 Punkten und somit drei Sternen führt.



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

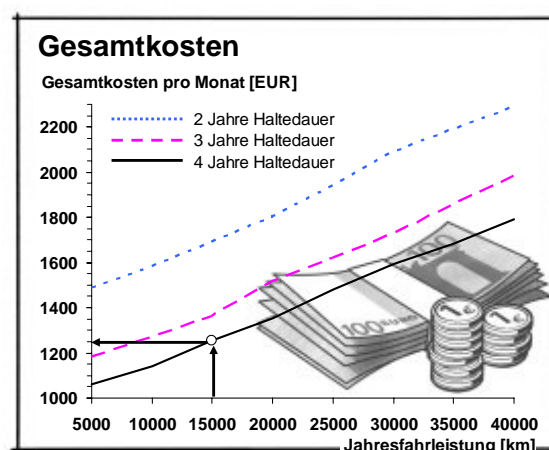
4,3 AUTOKOSTEN

3,8 Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich zum Großteil aus den Kraftstoffkosten. Superkraftstoff ist nicht die günstigste Möglichkeit ein Fahrzeug zu betreiben. Deswegen erlangt der 5er mit seinem durchschnittlichen Verbrauch auch nur eine durchschnittliche Bewertung bezüglich der Betriebskosten.

5,0 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.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1252 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

⊕ Die langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. BMW spendiert nach eigenen Angaben dem ActiveHybrid 5 durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.

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

2,9 Wertstabilität*

Fahrzeuge der Marke BMW erfreuen sich meist einer guten Wertstabilität. Trotzdem wird der ActiveHybrid als Gebrauchtwagen nicht den gleichen Stellenwert haben wie seine konventionell angetriebenen Brüder. Ein großer Teil der Autokäufer schreckt noch vor der relativ neuen Technik zurück. Ihm wird im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein nur durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

5,5 Kosten für Anschaffung*

⊖ Will man sich einen 5er mit der modernen Hybrid-Technik anschaffen, so muss man erst mal einen Grundpreis von 62.900 € bezwingen. Mehr kosten nur noch die 50i bzw. 50d Motorisierungen. Rein aus wirtschaftlichen Gründen gibt es keinen Sinn den hohen Preis für den Hybrid in Kauf zu nehmen. Nachdem die Betriebskosten auch nur durchschnittlich ausfallen wird man nie günstiger fahren als mit vergleichbaren konventionellen Antrieben. Die Ausstattungsliste ist lang. Um das ADAC Standard-Ausstattungslevel zu erreichen müssen Optionen im Wert von fast 10.000 € zusätzlich geordert werden.

3,2 Fixkosten*

Die Kosten für die Kfz-Steuer belaufen sich auf 138 € pro Jahr. Bei den Versicherungsklassen ist der ActiveHybrid 5 sehr hoch eingestuft.

4,6 Monatliche Gesamtkosten*

⊖ Wer damit rechnet mit dem ActiveHybrid 5 eine kostengünstige Variante gefunden zu haben um 5er zu fahren, der täuscht sich. Die monatlichen Unterhaltskosten liegen sehr hoch. Fix- und Betriebskosten liegen zwar im Mittelfeld. Der durchschnittliche prozentuale Wertverlust wird aber durch den sehr hohen Anschaffungspreis relativiert. Die hohen Wartungskosten tun ihr Übriges.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	520i	528i	530i	535i	520d (DPF)	525d (DPF)	530d (DPF)	535d Automati c (DPF)
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1997	4/1997	6/2996	6/2979	4/1995	4/1995	6/2993	6/2993
Leistung [kW(PS)]	135(184)	180(245)	200(272)	225(306)	135(184)	160(218)	190(258)	230(313)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	270/1250	350/1250	310/1600	400/1200	380/1900	450/1500	540/1500	630/1500
0-100 km/h[s]	7,9	6,2	6,5	5,8	8,1	7,0	6,1	5,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	227	250	250	250	227	243	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,8 SP	6,8 SP	7,6 SP	8,1 SP	4,8 D	5,0 D	5,7 D	5,4 D
CO2 [g/km]	157	159	177	188	125	132	149	142
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/23/28	20/25/28	20/25/28	20/26/29	19/24/29	19/24/29	23/26/29	23/28/30
Steuer pro Jahr [Euro]	134	138	194	216	220	234	363	349
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	982	1044	1108	1195	924	992	1094	1229
Preis [Euro]	39.900	45.000	46.500	50.900	40.800	45.800	49.900	57.500

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 H	Schadstoffklasse Euro56-Zylinder H Schadstoffklasse Euro5
Leistung	250 kW(340 PS)
bei	5800 U/min
Maximales Drehmoment	450 Nm
bei	1200 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/55R17W
Reifengröße (Testwagen)	245/45R18Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,05 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	33,6 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	7,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,6/ 7,4/ 9 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	149g/km/ 207g/km
Innengeräusch 130km/h	65,3dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4899/1860/1464 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl.Außenspiegel)	2100 mm
Leergewicht/Zuladung	1950 kg/450 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	325 l/325 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	67 l
Reichweite	890 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	157 Euro
Monatliche Werkstattkosten	104 Euro
Monatliche Fixkosten	111 Euro
Monatlicher Wertverlust	880 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.252 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/26/29
Grundpreis	62.900 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (inkl. Kurvenlicht)	450 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch (nicht für Hybrid)	nicht erhältlich
Aktivlenkung (nicht für Hybrid)	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (8-Gang)	Serie
elektronische Dämpferkontrolle	1.300 Euro°
Fernlichtassistent	150 Euro°
Head-Up-Display	1.390 Euro°
Heckkamera	420 Euro°
Kurvenlicht (inkl. Abbieglicht)	450 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	810 Euro°
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	520 Euro°
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	620 Euro°
Verkehrsschilderkennung	320 Euro°
Xenonlicht	1.200 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	210 Euro°
Keyless Entry	790 Euro°
Klimaautomatik(4-Zonen)	Serie
Nachtsicht-Assistent (Personenerkennung)	2.000 Euro
Navigationssystem	ab 1.840°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (nicht für Hybrid)	nicht erhältlich

AUSSEN

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

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

1,9

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen