



## BMW M550d BluePerformance xDrive Automatic (DPF)

Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse (280 kW / 381 PS)

**M**it dem M550d schickt BMW zum ersten Mal einen Diesel als hochmotorisierte Sportlimousine ins Rennen und trifft damit eine Marktlücke. Vergleichbare Autos gibt es eigentlich nur vom Kleinserienhersteller und BMW-Partner Alpina oder von Audi mit dem allerdings wesentlich schwächeren A6 3.0 TDI. Interessant ist bereits die Motorentechnik. Die 280 kW/381 PS werden aus einem Dreiliter-Reihensechszylinder gewonnen, der von drei Turboladern beatmet wird. Kraft steht in jedem Drehzahlbereich im Übermaß zur Verfügung. Der Kraftstoffverbrauch kann mit durchschnittlich 8 Liter auf 100 km im EcoTest toleriert werden. In Kombination mit der 8-Gang-Sportautomatik und dem xDrive-Allradantrieb sorgt der Diesel für stetigen Vortrieb in allen Situationen. Interessenten sollten sich auf einen Grundpreis von 80.800 Euro einstellen und auf eine Preisliste, die weitere sinnvolle Optionen (z. B. Fahrassistenzsysteme) im fünfstelligen Euro-Bereich anbietet.

**Karosserievarianten:** Kombi (Touring). **Konkurrenten:** BMW Alpina D5 Bi-Turbo, Audi A6 3.0 TDI.

**+** einfache Bedienung, sehr agiles & sicheres Fahrverhalten, sehr gute Fahrleistungen, sehr gute Verarbeitung, hervorragende Sitze, sehr hoher Sicherheitsstandard

**-** hoher CO<sub>2</sub>-Ausstoß, hoher Anschaffungspreis, teure Unterhaltskosten



### ADAC-URTEIL

1,8 AUTOTEST

5,0 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,0 Familie

3,4 Stadtverkehr

2,3 Senioren

1,6 Langstrecke

2,4 Transport

1,1 Fahrspaß

3,4 Preis/Leistung

2,3

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,3

### Verarbeitung

- ⊕ Die Verarbeitung der Karosserie macht einen sehr guten Eindruck. Alle Bleche und Anbauteile sind sauber gefertigt und montiert. Verzichtet man aber auf die optionale Soft-Close-Einrichtung, so wollen die Türen fest ins Schloss geschlagen werden (Soft-Close im Testwagen vorhanden). 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. Auch die Stoßfänger verzeihen nichts. Die kleinsten Blessuren führen unmittelbar zu teuren Lackarbeiten.

2,4

### Alltagstauglichkeit

- Die maximal zulässige Zuladung beträgt 445 Kilogramm. Im Falle einer Reifenpanne erlauben die Runflat-Reifen eine Weiterfahrt mit gemäßigter Geschwindigkeit bis zur nächsten Werkstatt.
- ⊕ Mit einer Tankfüllung kann eine Reichweite von 875 Kilometern realisiert werden. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 Kilogramm zulässig. Vier Personen finden im 5er bequem Platz. Den hinteren Mittelsitz sollte man nur für Kurzstrecken vorsehen.
- ⊖ Die Wendigkeit des großen Fahrzeugs stellt im innerstädtischen Verkehr nicht zufrieden. Es sind weder Wagenheber noch Radmutternschlüssel an Bord.

2,1

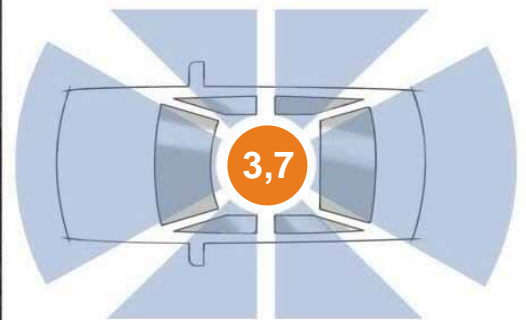
### Sicht

- Die Übersichtlichkeit der Karosserie ist nach vorne zufriedenstellend. Der Fahrer kann die Front dank der sichtbaren Motorhaubenkante gut abschätzen.
- ⊕ Bei störendem Scheinwerferlicht blenden der Innenspiegel und die Außenspiegel automatisch ab (Option). Die Außenspiegel besitzen asphärische Bereiche, wodurch Fahrzeuge im toten Winkel besser erkannt werden, sind beheizbar und elektrisch anklappbar.

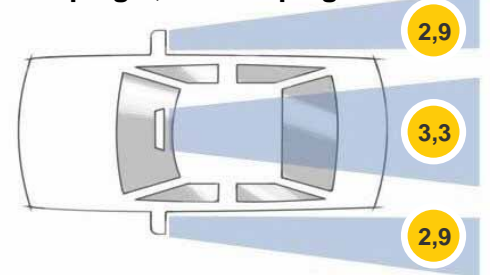


Breite Dachsäulen und die hohe Heckkante machen den 5er zu einem recht unübersichtlichem Fahrzeug.

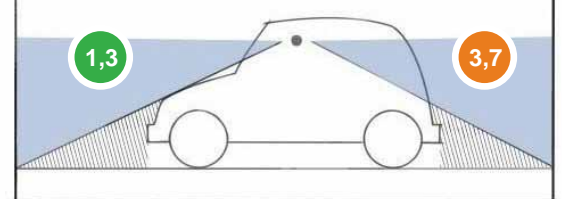
#### Rundumsicht



#### 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.

Das helle und sehr homogen leuchtende Bi-Xenonlicht (inkl. Tagfahrlicht) ist Serienausstattung. Der Fernlichtassistent wie auch Kurven- und Abbiegelicht sind gegen Aufpreis an Bord - die Straßenausleuchtung klappt damit ausgezeichnet, da die beiden Lichtkegel individuell elektronisch gesteuert werden und sich verschiedenen Fahrzuständen anpassen (z.B. Innerorts, Landstraße, Autobahn, Regen). Beim Einparken unterstützen optionale Parksensoren für Front und Heck. Außerdem 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 ein Bild in Bird-View Position, das bedeutet, man sieht das Fahrzeug von oben, aus der Vogelperspektive, und den umliegenden Bereich. Der Einparkassistent des 5ers ist beim M550d nicht erhältlich. Die Scheibenwischer funktionieren sehr gut, sie befreien die Scheibe zuverlässig und über einen großen Wischbereich von Wasser, auch bei sehr hohen Geschwindigkeiten. Hindernisse vor dem Fahrzeug können gut erkannt werden.

⊖ Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der M550d nicht besonders gut ab. Der Grund sind vor allem die sehr breiten B- und C-Säulen und die hohe hintere Scheibenlinie, welche die Sicht nach draußen einschränken. Objekte hinter dem Fahrzeug können aufgrund des sehr hohen Hecks schlecht eingesehen werden - die optionale Rückfahrkamera sollte daher ein Pflichtkauf sein. Der Innenspiegel gibt immerhin ein zufriedenstellendes Sichtfeld wieder - es stören aber die nicht versenkbaren Kopfstützen im Fond.

2,6

## Ein-/Ausstieg

⊕ Vorn steigt man zufriedenstellend ein und aus. Die Schweller sind auf einer angenehmen Höhe. 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. Diese wollen aber ohne optionalen Soft-Close-Einrichtung fest zugeschlagen werden. Bestellt man das aufpreispflichtige System, 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. Haltegriffe am Dachhimmel sind für alle außen sitzenden Insassen vorhanden.

⊖ Der Dachholm kommt dem Kopf beim Einsteigen sehr nahe. Um eine Kollision zu vermeiden, sollte man auf die niedrige Dachlinie achten und den Kopf etwas neigen.

2,5

## Kofferraum-Volumen\*

Mit 425 l fällt der Kofferraum im M550d durchschnittlich groß aus.

⊕ Gegen 500 Euro Aufpreis lässt sich die Rücksitzlehne klappen. Dann stehen 770 Liter Gepäckraum zur Verfügung.

2,8

## Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Limousine zeigt nur eine zufriedenstellende Kofferraum-Zugänglichkeit. Sowohl die äußere Ladekantenhöhe (67 cm) als auch die Höhe auf der Innenseite (16 cm) sind nicht ideal.



Mit 425 l Kofferraumvolumen bietet der 5er ausreichend Platz fürs Gepäck.

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 niedrigen Kofferraumöffnung sind kleine Gegenstände, welche nach hinten gerutscht sind, nicht gut erreichbar.

⊕ Die Heckklappe lässt sich einfach öffnen und schließen, auf Wunsch auch elektrisch per Knopfdruck (im Testwagen vorhanden).

## 2,4 Kofferraum-Variabilität

Ordert man die Option Durchladesystem, so ist die Rücksitzbank asymmetrisch geteilt klappbar. Ebenso ist dann eine Durchladeluke für lange Gegenstände in der Rücksitzbank 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.

## 1,7 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. 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. Elektrisch einstell- und beheizbar sind die Außenspiegel serienmäßig. Der Schalter für die Nebelschlussleuchte ist 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 die Motortemperatur per Ölthermometer überwachen. Große hochauflösende Displayflächen liefern ergänzende Informationen u.a. über Verbrauch und Reichweite. Zusätzlich gibt's gegen Aufpreis ein Head-Up-Display, das in der Windschutzscheibe vor dem Fahrer die Geschwindigkeit, Navigationsanweisungen und die gerade erlaubte Höchstgeschwindigkeit anzeigt. Die Verkehrszeichenerkennung arbeitet gut (Aufpreis), aber lange nicht perfekt – wirklich darauf verlassen kann man sich nicht. Die angezeigte erlaubte Maximalgeschwindigkeit wird aus den Kartenmaterialinformationen des Navigationssystems und den durch eine Kamera in der Windschutzscheibe erkannten Schildern ermittelt. Einschränkungen bei der Uhrzeit und bei Nässe werden registriert und berücksichtigt (z.B. bei Nässe nur, wenn Regensensor Regen erkennt). Das Navigationssystem funktioniert sehr gut und arbeitet ausgesprochen schnell. Das hochauflösende Display zeigt eine brillante Darstellung.



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

Das Radio lässt sich gut bedienen, es gibt acht mit beliebigen Systemfunktionen frei belegbare Funktionstasten, die als Sensortasten ausgeführt sind und bereits bei Berührung ansprechen (z.B. Radiosender, Navigationsziel, Telefondirektwahl, Klimateinstellung). Das HIFI-System Professional sorgt mit seinen 16 Lautsprechern für hervorragenden Raumklang. Die Klimabedieneinheit ist relativ übersichtlich, die Funktionsvielfalt will aber beherrscht werden – oder man überlässt alles der sehr effektiv arbeitenden Klimaautomatik, die 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 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.

---

## 1,9 Raumangebot vorne\*

+ Der Fahrersitz lässt sich für 1,95 m große Personen einstellen. Die Kopffreiheit wäre weitaus üppiger. Die für diese Fahrzeugklasse großzügige Innenbreite sorgt für ein angenehmes subjektives Raumgefühl.

---

## 2,0 Raumangebot hinten\*

Auf der Rückbank finden nur zwei Erwachsene bequem Platz, der mittlere Sitz ist im Prinzip ein Notsitz und nur für kurze Strecken geeignet.

+ Der Platz auf der Rückbank reicht aufgrund der Dachhöhe für gut 1,90 m große Personen. Wenn die Vordersitze für Personen mit 1,85 m Körpergröße eingestellt sind, ist die Kniefreiheit auf den hinteren Plätzen herrschaftlich. Zudem vermittelt die ordentliche Innenbreite ein gutes Raumgefühl.



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

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

– Der 5er-BMW bietet keine Sitzvariationen an.

---

## 1,2 KOMFORT

---

### 1,3 Federung

Der Testwagen ist mit Adaptive Drive ausgestattet. Über einen Taster in der Mittelkonsole kann der Härtegrad der Stoßdämpfer eingestellt werden, wodurch eine adaptive Dämpfereinstellung ermöglicht wird.

+ Die Fahrwerksapplikation tendiert klar in Richtung straff, trotzdem verblüfft die Federung mit viel Restkomfort. Die Feder-Dämpfer-Abstimmung ist in sich stimmig und lässt sich aufgrund der adaptiven Dämpfer auf die Vorlieben des jeweiligen Fahrers anpassen.

So müssen sich auch empfindliche Passagiere weder vor langen und kurzen Wellen noch vor Einzelhindernissen (wie z. B. versenkte Kanaldeckel) fürchten. Trotzdem zeigt sich die Federung ausgesprochen agil. Auch sehr sportlich ambitionierte Fahrer werden mit dem M550d auf kurvigen Landstraßen glücklich werden. Durch den optionalen Wankausgleich (Dynamic Drive) halten sich die Karosseriebewegungen in Grenzen. Auch bei langsamer Fahrt im Stadtverkehr und beim Überfahren von Kopfsteinpflaster überzeugt der 5er durch seine Fahrwerksqualitäten.

## 1,0 Sitze

Testwagen mit aufpreispflichtigen Komfortsitzen. 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 Komfortsitze des 5er gehören zu den besten Sitzen, die man in Serien-PKWs erhalten kann. Fahrer- und Beifahrersitz sind mit einer elektrisch einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet, die sich in Höhe und Intensität justieren lässt. Auf der Rückbank geht es nicht ganz so luxuriös zu, dennoch gefallen die hohen Lehnen, die gut konturierten Flächen und die ausgewogene Polsterung - so ergibt sich auch für große Erwachsene eine angenehme Sitzposition.

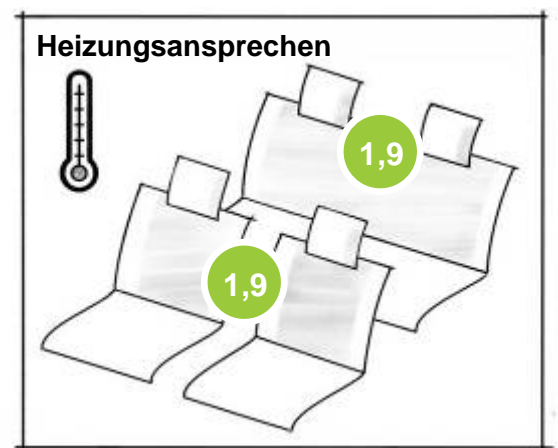
## 1,3 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum ist niedrig, gerade mal 65,8 dB wurde bei 130 km/h im Innenraum gemessen. Auch bei sehr hohem Tempo sind noch angenehme Gespräche zwischen den Insassen möglich. Windgeräusche und andere Fahrgeräusche werden kaum wahrgenommen. Während das Motorgeräusch im Teillastbereich im Geschehen untergeht, kann man die Diesel-Maschine unter Volllast deutlich wahrnehmen. Dann sorgt sie aber für Überraschungen: Der Klang ist wunderschön, erinnert aber überhaupt nicht an einen Diesel.

## 1,1 Klimatisierung

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

⊕ Die Heizung spricht im M550d vorn wie hinten sehr gut an und zeigt eine einwandfreie Heizwirkung. Eine 4-Zonen-Klimaautomatik mit Aktivkohlefilter und automatischer Umluftschaltung gibt es serienmäßig. Alle Passagiere können ihre Temperatur getrennt regeln. Sie beinhaltet auch einen Solarsensor und ein in der Intensität einstellbares Automatikprogramm der Klimaanlage.



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

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.

---

## 1,1 MOTOR/ANTRIEB

---

### 1,0 Fahrleistungen\*

⊕ Wer den BMW M550d zum ersten Mal unter voller Beschleunigung gefahren hat, versteht, warum das Auto serienmäßig mit Allrad-Antrieb ausgeliefert wird - das immense Moment muss erst einmal zu Boden gebracht werden. Der Dreiliter-Sechszylinder wird von drei Turboladern aufgeblasen, wodurch bei 2.000 Umdrehungen in der Minute ein Drehmoment von 740 Nm abgenommen werden kann. Bis zur Abregeldrehzahl zieht die Maschine durch, ohne jeglichen Leistungseinbruch preis zu geben. Somit werden bei 4.000 Touren 280 kW/381 PS gemessen. Bei diesem Diesel-Aggregat können sich auch eingefleischte Fanatiker von Otto-Motoren das eine oder andere Schmunzeln nicht ganz verkneifen.

---

### 1,7 Laufkultur

⊕ Vibrationen sind dem Sechszylinder fremd - vorbildlich für einen Selbstzünder. Unter Vollast nimmt man deutliches Dröhnen wahr, was aber wiederum hervorragend zum Gesamtcharakter des kräftigen 5ers passt.

---

### 0,9 Schaltung

⊕ Die Achtgang-Sportautomatik passt hervorragend zwischen das kräftige Diesel-Triebwerk und den permanenten Allradantrieb. Nur in wenigen Fällen finden die Gangwechsel etwas ruppig statt. Die Gänge werden automatisch gewechselt oder an den Lenkrad-Schaltwippen durchgetippt. Der geschaltete Gang wird in beiden Fällen dem Fahrer angezeigt. Am Berg wird das Fahrzeug automatisch festgehalten (Hill-Holder), wodurch hier, wie auch in der Ebene, ein absolut sanftes Anfahren ermöglicht wird.

---

### 1,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufung der Achtgang-Wandlerautomatik lässt nicht viel Raum für Kritik. Die Abstufung ist in sich stimmig, für jeden Fahrzustand steht die passende Schaltstufe zur Verfügung. Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang mit gerade einmal 2.000 Touren. Das niedrige Drehzahlniveau hilft dabei, auf langen Reisen nicht unnötig Kraftstoff zu verschwenden.

1,3

---

## FAHREIGENSCHAFTEN

---

1,0

### Fahrstabilität

⊕ Das Fahrwerk gehört zum Besten, was unter ein modernes Auto geschraubt wird. Es ist nicht nur sehr komfortabel, sondern bietet in Kombination mit dem Allradantrieb auch Fahrsicherheit der Superlative. Einen plötzlichen Spurwechsel absolviert die Limousine auch bei hohen Geschwindigkeiten ohne jegliche Nervosität, souverän und absolut beherrschbar. Auch beim ADAC Ausweichtest zeigt sie sich von ihrer besten Seite. Der BMW ist weitgehend neutral, nur beim Gegenlenken entwickelt er eine minimale Übersteuertendenz, bleibt aber in jeder Phase problemlos kontrollierbar. Auch Spurrillen stören den Geradeauslauf nicht nennenswert. Der intelligente Allradantrieb xDrive verteilt die Antriebsmomente individuell auf die einzelnen Räder, wodurch in kaum einem Betriebszustand ein Reifen zum Durchrutschen tendiert. Bis in die höchsten Kurvengeschwindigkeiten zeigt sich der 550d absolut neutral. Wird die Haftungsgrenze der Reifen voll ausgeschöpft, so beginnt er gut kontrollierbar über die Vorderachse weg zu schieben. Lastwechselreaktionen treten nicht auf.

1,9

---

### Lenkung\*

Der Wendekreis von 12,1 Metern dürfte etwas geringer ausfallen, es würde der Handlichkeit im Stadtverkehr zu gute kommen.

⊕ Im Lenkrad des 550er spürt man förmlich die Straße. Mit einer kaum vergleichbaren Exaktheit lässt sich die Limousine durch Kurven zirkeln, der Fahrer bekommt dabei hervorragende Rückmeldung über die Beschaffenheit der Fahrbahn. Willig spricht der BMW auch auf kleine Lenkwinkel an und baut schnell Seitenführung auf. Der Kraftaufwand beim Rangieren hält sich in überschaubaren Grenzen.

1,2

---

### Bremse

⊕ Der M550d benötigt von 100 km/h bis zum Stillstand nur 34,5 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Primacy HP der Größen 245/40 R 19 94 Y (vorn) und 275/35 R 19 96 Y (hinten)). 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. Das Fahrzeug bleibt jederzeit Spurstabil.



## 1,3

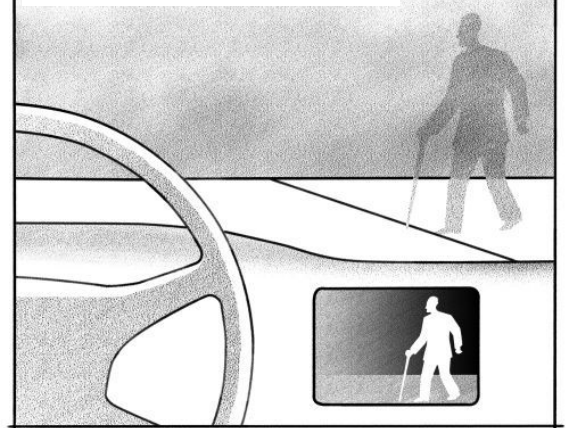
## SICHERHEIT

## 1,1

## Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

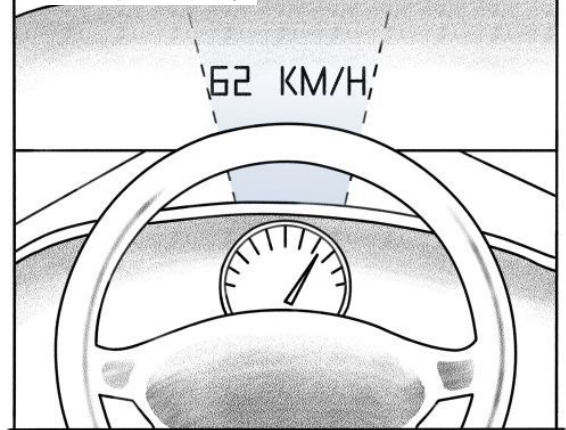
⊕ Der BMW M550d ist serienmäßig neben DSC auch mit einem Bremsassistenten ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es einen Nachtsicht-Assistenten auf Infrarotbasis, der über eine Personenerkennung verfügt und erkannte Personen hervorhebt sowie separat über Symbole dem Fahrer zeigt (auch über Headup-Display), ob die Personen stehen oder von welcher Seite kommend sie sich bewegen. Neben den serienmäßigen Bi-Xenon-Scheinwerfern können optional auch Kurven- und Abbiegelicht bestellt werden - 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. 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. Außerdem unterstützt ein im Tempomat integrierter Geschwindigkeitslimit-Assistent, welcher durch Tastendruck am Lenkrad die Fahrzeuggeschwindigkeit begrenzt und somit hilft eine vorgeschriebene Geschwindigkeit einzuhalten. Durch die Runflat-Reifen bleibt das Fahrzeug auch bei einem plötzlichen Reifenschaden gut kontrollierbar. Gegen Aufpreis ist ein Reifendruck-Kontrollsystem erhältlich, das per Sensor den aktuellen Druck jedes einzelnen Reifens misst und dem Fahrer anzeigt. Ebenso optional wird der Abstand zum Vordermann per Radar reguliert. Im Falle einer drohenden Kollision wird der Fahrer gewarnt und das Fahrzeug automatisch abgebremst. Lässt sich ein Unfall nicht mehr verhindern, so werden die Gurte gestrafft und Fenster und Schiebedach geschlossen (Option Active Protection). Rückstrahler an den geöffneten Türen warnen den nachfolgenden Verkehr.

## Nachtsichtassistent



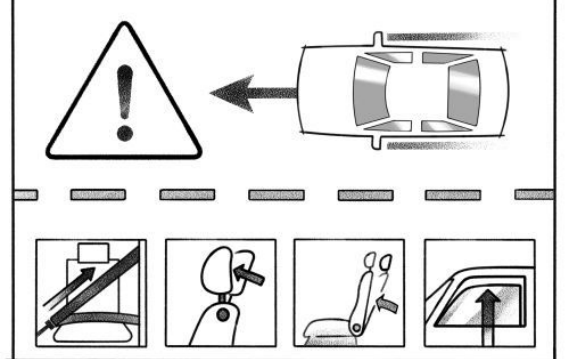
Der Fahrer sieht auf einem Display im Cockpit das elektronisch aufgehellte Bild einer nach vorn blickenden Kamera.

## 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.

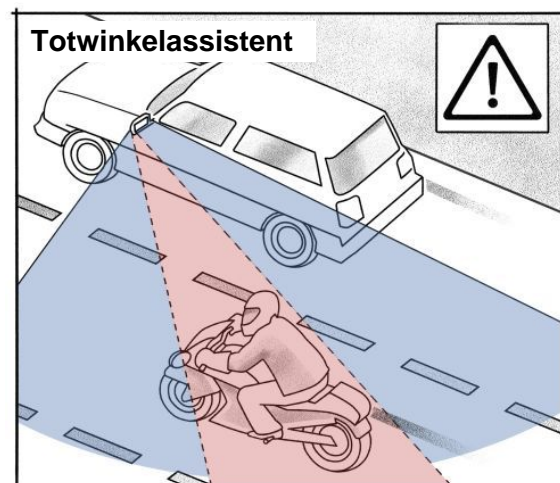
## PreSafe



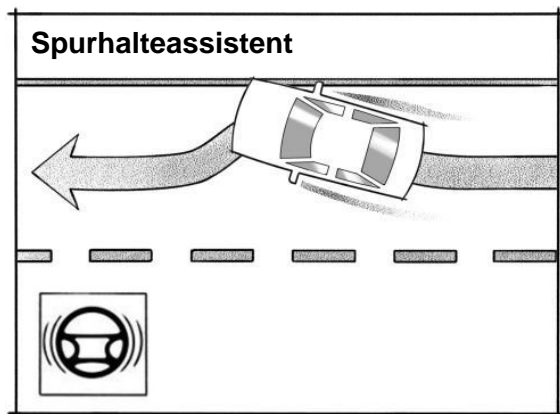
Pre-Safe aktiviert verschiedene Sicherheits-Systeme vor einem erwarteten Aufprall. Je nach Fahrzeug werden Gurte vorgespannt, Fenster geschlossen, Sitzlehnen gerade gestellt und anderes mehr.

## 1,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der M550d 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 über 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.



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.



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.

## 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 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. Auf allen Passagier-Plätzen sind Kinderrückhaltesysteme aller Altersklassen vom Hersteller erlaubt.

⊖ Die Kindersicherung der hinteren Türe kann auch von Kinderhänden einfach deaktiviert werden.

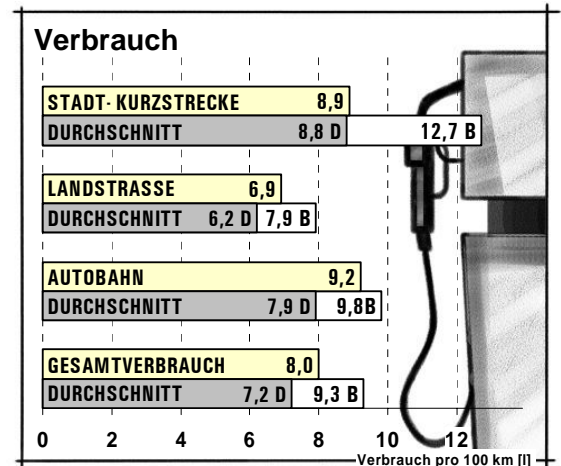
## 1,9 Fußgängerschutz

⊕ 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

### 4,6 Verbrauch/CO2\*

⊖ Dass man mit dem M550d Verbrauchsrekorde aufstellt, das hätte wohl auch niemand erwartet. Und tatsächlich darf man mit der Sportlimousine an der Tankstelle mit erhöhten Beträgen rechnen. Der durchschnittliche Testverbrauch lag bei 8 Liter auf 100 Kilometer. In der Stadt verbraucht die Sportlimousine 8,9 l/100 km. Überland sinkt der Verbrauch auf 6,9 l/100 km und auf der Autobahn fließen 9,2 l/100 km durch die Brennräume. Das Preis-Leistungs-Verhältnis passt aber: Betrachtet man die immense Kraft des Tri-Turbo-Diesels, so kann der Verbrauch toleriert werden. Beim ADAC EcoTest wird eine CO2-Ausstoß von 254 g/km gemessen, was 14 Punkten entspricht.



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

### 1,3 Schadstoffe

⊕ Erfreulich gering ist der Schadstoffausstoß des modernen Selbstzünders. Beim ADAC EcoTest erhält der BMW dafür 47 Punkte. Insgesamt bekommt er 61 Punkte und somit drei Sterne.

## 5,0 AUTOKOSTEN

### 2,9 Betriebskosten\*

Der Großteil der Betriebskosten wird aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Dank des relativ moderaten Literpreis von Diesel-Kraftstoff liegen die Betriebskosten der durstigen Sportlimousine noch im erträglichen Bereich.

### 5,5 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.

⊕ BMW spendiert nach eigenen Angaben dem 5er durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.

⊖ Die Werkstattstundenpreise sind teuer und die Kosten für Reifenersatz sehr hoch. Zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).

### 3,1 Wertstabilität\*

Auch wenn der M550d ganz neu auf den Markt gekommen ist, Sportlimousinen dieser Klasse erfreuen sich in Zeiten hoher Spritkosten keiner überragenden Wertstabilität. Deswegen wird dem schnellen 5er im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein nur durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

### 5,5 Kosten für Anschaffung\*

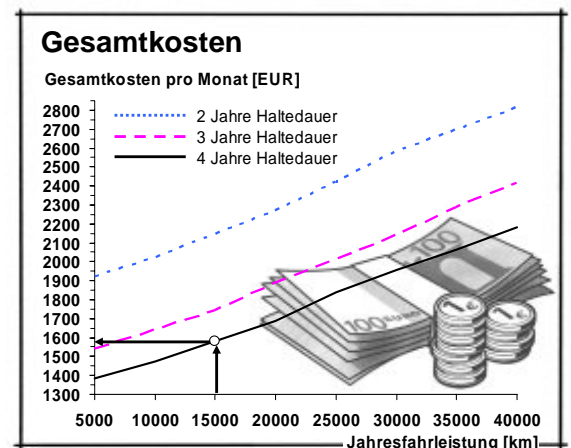
– Über einen Anschaffungspreis von 80.800 € braucht man nicht zu diskutieren. Auch wenn man als Gegenleistung ein sehr hochwertiges Fahrzeug mit hervorragenden Leistungswerten erhält, ein so hoher Grundpreis ist kaum gerechtfertigt. Und dann beginnt die kaum enden wollende Aufpreisliste. Um das ADAC Standard-Ausstattungslevel zu erreichen sind Optionen im Wert von über 11.000 Euro nötig.

### 5,5 Fixkosten\*

– Bei allen Versicherungsklassen rangiert der M550d ganz oben. Zusätzlich muss man jährlich eine Kfz-Steuer von 395 Euro entrichten.

### 5,5 Monatliche Gesamtkosten\*

– Die monatlichen Unterhaltskosten werden zum Zeitpunkt des Tests auf immense 1.581 Euro kalkuliert. Egal ob Werkstatt-, Reifen- oder Fixkosten, in jeder Einzelwertung schneidet der M550d schlecht ab. Der durchschnittliche prozentuale Wertverlust ist aufgrund des hohen Anschaffungspreis ebenfalls beachtlich. Nur die Betriebskosten halten sich noch in überschaubaren Grenzen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1582 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN (DIESEL)

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	520d	520d Efficient Dynamics Edition	525d	530d	535d Automatic	M550d Automatic
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1995	4/1995	4/1995	6/2993	6/2993	6/2993
Leistung [kW(PS)]	135(184)	135(184)	160(218)	190(258)	230(313)	280(381)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	380/1900	380/1750	450/1500	540/1500	630/1500	740/2000
0-100 km/h[s]	8,1	8,2	7,0	6,1	5,5	4,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	227	231	243	250	250	250
Verbrauch pro 100 km lt.Hersteller [l]	4,8 D	4,5 D	5,0 D	5,7 D	5,4 D	6,3 D
CO2 [g/km]	125	119	132	149	142	165
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/24/29	19/24/29	19/24/29	23/26/29	23/28/30	23/30/30
Steuer pro Jahr [Euro]	220	208	234	363	349	395
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	914	905	981	1081	1215	1582
Preis [Euro]	40.800	41.400	45.800	49.900	57.500	80.800

### Aufbau

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
C = Cabriolet  
RO = Roadster  
KB = Kombi

KT = Kleintransporter  
TR = Transporter  
GR = Großraumlimousine  
BU = Bus  
GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

### Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

### Kraftstoff

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

## DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	2993 ccm
Leistung	280 kW (381 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	740 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie vo./hi.)	RF245/40R19Y / RF275/35R19Y
Reifengröße (Testwagen)	<b>245/40R19Y</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>12,05 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>3,0 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>34,5 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,3 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>8,0 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>8,9/ 6,9/ 9,2 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	165g/km / <b>254g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>65,8dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4910/1860/1454 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2100 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>2030 kg/445 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>425 l/770 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	<b>875 km</b>
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>137 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>143 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>171 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>1.131 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>1.582 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/30/30
Grundpreis	80.800 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht (inkl. Kurvenlicht)	450 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	1.550 Euro
Automatikgetriebe (8-Gang Sport Automatik)	Serie
elektronische Dämpferkontrolle (inkl. Wankstabilisierung)	3.240 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	150 Euro°
Head-Up-Display	1.390 Euro°
Kurvenlicht (inkl. Abbieglicht)	450 Euro°
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	520 Euro°
Start-Stop-System	Serie
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	620 Euro°
Xenonlicht	Serie

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
aktive Kopfstützen vorn	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	210 Euro°
Klimaautomatik (4-Zonen)	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 1.840
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	500 Euro°

### AUSSEN

Alarmanlage	Serie
Anhängerkupplung (elektr. schwenkbar)	1.200 Euro
Lackierung Metallic	980 Euro°
Schiebe-Hubdach	1.330 Euro

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

1,8

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

### AUTOKOSTEN

5,0

Betriebskosten*	2,9
Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
Wertstabilität*	3,1
Kosten für Anschaffung*	5,5
Fixkosten*	5,5
Monatliche Gesamtkosten*	5,5

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