



BMW 520d BluePerformance Automatic

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

Der Fünfer hat ein Facelift erhalten. Man muss aber schon genau hinsehen, um die Neuerungen zu erkennen. Optisch hat er sich kaum verändert - bei der Technik hat sich aber einiges getan: Beispielsweise ist Xenonlicht jetzt Serie, optional sind LED-Scheinwerfer erhältlich. Das Idrive-System ist nun wie bei Audi mit einem Pad versehen, auf dem man mit dem Finger Buchstaben und Zahlen schreiben kann. Zudem wurde die Sicherheitsausstattung erweitert. Im EcoTest begnügt sich der 520d BluePerformance mit lediglich 5,3 l Diesel pro 100 km und punktet mit sauberen Abgasen. Der Lohn sind vier Sterne im ADAC EcoTest. Zudem sorgt die gelungene Motor-Getriebe-Kombination für kräftigen Vortrieb. Das Fahrwerk bietet hervorragende Agilität und Komfort, besonders wenn man die adaptiven Dämpfer und die Integral-Aktivlenkung ordert. Wie bei den anderen 5er-Modellen gibt es fast alles an Komfort- und Sicherheitsausstattung, was der Markt zu bieten hat. Leider oft nur gegen sehr hohen Aufpreis. Verarbeitungsqualität und Materialanmutung sind über jeden Zweifel erhaben, und auch bei der Ergonomie zeigt sich der BMW vorbildlich. Das alles hat leider seinen Preis. Der beginnt bei 44.650 Euro. **Karosserievarianten:** Touring (Kombi). **Konkurrenten:** u.a.: Audi A6, Mercedes E-Klasse.

+ niedriger Verbrauch, geringer Schadstoffausstoß dank Euro6-Abgastechnik, sehr sichere und sportliche Fahreigenschaften, sehr hoher Sicherheitsstandard, sehr komfortable Auslegung, gelungene Motor-Getriebe-Kombination

- hoher Anschaffungspreis, teure Extras, ungünstige Versicherungsklassen



ADAC-URTEIL

1,6 AUTOTEST

3,3 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,1 Familie

3,6 Stadtverkehr

2,7 Senioren

1,4 Langstrecke

2,6 Transport

1,9 Fahrspaß

2,5 Preis/Leistung

Stand: September 2013
Text: Stefan Giuliani

2,4

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,4

Verarbeitung

Der 520d überzeugt mit seinem BMW-typisch hohen Qualitätsniveau.

+ Die Verarbeitung der Karosserie hinterlässt 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 vorn bis hinten fast vollständig verkleidet und weitgehend glattflächig. Das reduziert Luftverwirbelungen und sorgt damit für geringeren Verbrauch. Die Tankklappe ist in die zentrale Türverriegelung integriert. Ein Fehlbetankungsschutz im Tankstutzen verhindert, dass versehentlich Benzin anstatt Diesel getankt wird und somit teure Folge Reparaturen entstehen. Dem Bordwerkzeug sollte aber ein Adapter beiliegen, der im Notfall Betankungen aus einem Kanister ermöglicht.

- Weder an den Seiten noch an Front- und Heckschürzen findet man Schutzleisten, welche den Lack vor leichten Remplern schützen würden.

2,1

Alltagstauglichkeit

Der 520d bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Notsitz hinten in der Mitte. Die Limousine besitzt eine maximale Zuladung von 470 kg. Die Runflat-Reifen erlauben nach einer Reifenpanne die Weiterfahrt mit reduzierter Geschwindigkeit zur nächsten Werkstatt.

+ Mit dem großen 70 l Kraftstofftank sind mit einer Tankfüllung Reichweiten von über 1.300 km möglich. Das erlaubt einen enormen Aktionsradius. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 100 kg befestigt werden.

- Die große Karosserie schränkt die Agilität, vor allem im Stadtverkehr, etwas ein. 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 Radmutternschlüssel.

2,2

Sicht

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

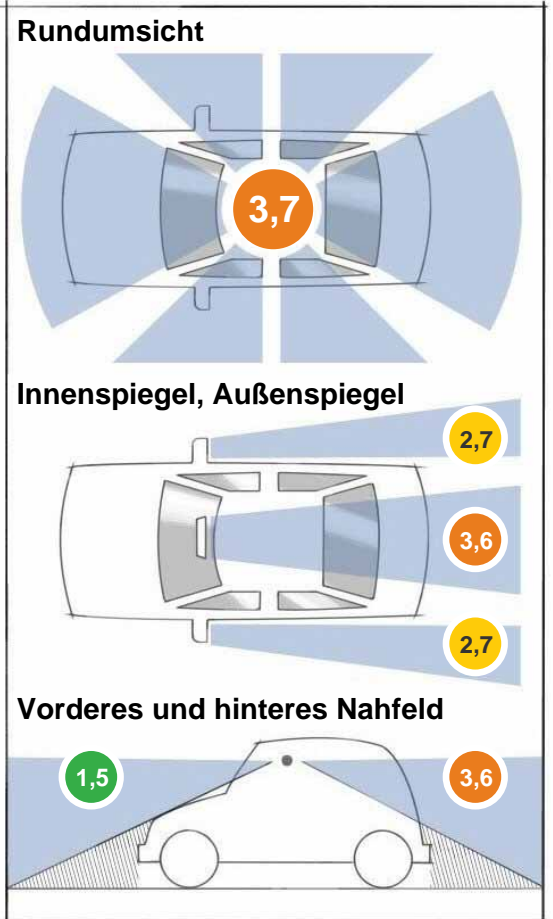
+ Bei störendem Scheinwerferlicht blenden der Innenspiegel und die Außenspiegel automatisch ab (Option). Die Außenspiegel besitzen asphärische Bereiche, wodurch der tote Winkel deutlich kleiner ausfällt. Sie sind beheiz- und elektrisch anklappbar. Das helle und sehr homogen leuchtende Bi-Xenonlicht (inkl. Tagfahrlicht) ist Serienausstattung. Der Testwagen war sogar mit den optionalen LED-Scheinwerfern ausgestattet, die auch für optimale Lichtverhältnisse sorgen. Der Unterschied zu den serienmäßigen Xenon-Scheinwerfern fällt aber sehr gering aus. Der blendfreie 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. Stadt, Landstraße, Autobahn, Regen).



Breite C-Säulen und nicht versenkbare Kopfstützen schränken die Sicht nach schräg hinten ein.

Bei einzelnen Fahrzeugen im Gegenverkehr blendet der 5er nicht mehr ab, sondern dunkelt nur die Bereiche ab, in denen sich das andere Auto befindet, wodurch die Ausleuchtung bei Gegenverkehr deutlich verbessert wird. 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-Perspektive. 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 Parksensoren mit Kameras ca. 2.500 €). Die Scheibenwischer funktionieren sehr gut, sie befreien die Scheibe zuverlässig und über einen großen Wischbereich von Wasser, auch bei höheren Geschwindigkeiten. Hindernisse vor dem Fahrzeug können gut erkannt werden.

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet die Limousine 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.



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.

2,5 Ein-/Ausstieg

Vorn 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 etwas zu tief. 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.

3,2 Kofferraum-Volumen*

Mit 425 l fällt der Kofferraum in der 5er Limousine durchschnittlich groß aus.

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



Mit 425l Volumen fällt der Kofferraum der 5er-Limousine durchschnittlich aus. Die Beladbarkeit wird durch die relativ enge Öffnung eingeschränkt.

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. 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. Wählt man den optionalen Komfortzugang, so kann die Heckklappe durch eine Fußbewegung unter der Heckschürze geöffnet werden - besonders praktisch, wenn man die Hände voll hat. Voraussetzung ist, dass man den Schlüssel bei sich trägt. Geschlossen wird sie dann per Tastendruck. Die klappbaren Rücksitzlehnen können nur vom Kofferraum aus umgeklappt werden, wodurch Gegenstände im Kofferraum besser gegen Diebstahl geschützt sind.

2,4 Kofferraum-Variabilität

Ordert man das optionale Durchladesystem, so ist die Rücksitzbank asymmetrisch geteilt klappbar. Ebenso ist dann eine Durchladeluke für lange Gegenstände in der Rücksitzbank vorhanden. Die Rücksitzlehnen lassen sich über Griffe im Kofferraum entriegeln. Allerdings klappen die Lehnteile dann nicht selbstständig nach vorne, sondern müssen von Hand umgelegt werden.

⊕ 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.

1,8 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.



Die Bedienelemente sind für den Fahrer sehr gut zu überblicken und sind leicht zu handhaben. Die Verarbeitungsqualität ist auf Premium-Niveau.

Der Tempomat wird über Tasten am Lenkrad gesteuert, die gewählte Geschwindigkeit wird dem Fahrer signalisiert. Außerdem ist das ACC-Abstandsradarsystem erhältlich. 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 sind sie nur gegen Aufpreis. Die Schalter für die Nebelscheinwerfer und -schlussleuchte sind praxisgerecht in der Nähe des Lichtschalters untergebracht. Für diese sowie für das Abblendlicht gibt's Kontrollleuchten im Instrumentenkombi. Die Instrumente lassen sich ausgezeichnet ablesen und verfügen über einen sehr guten Kontrast. Wie beim 7er werden die analogen Anzeigen jetzt auf einem großen Display simuliert. Das Design der Rundinstrumente variiert je nach gewähltem Fahrmodus. Ein Öltemperaturanzeige informiert den Fahrer, ob der Motor betriebswarm ist. 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, Klimaeinstellung). Der 5er lässt sich jetzt online vernetzen, wodurch sich ganz neue Möglichkeiten bieten. Man kann jetzt zum Beispiel aus das Online-Entertainment zurückgreifen und sich unzählige Musiktitel aus unterschiedlichen Genres herunterladen. Der Concierge Service unterstützt bei Fragen in allen Lebenslagen. Das HiFi-System sorgt für hervorragenden Raumklang. Gegen beachtlichen Aufpreis wären außerdem Sound-Systeme von Harman Kardon und Bang & Olufsen erhältlich, die den 5er dann in einen Konzertsaal verwandeln. 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. Die Umluftfunktion wird automatisch aktiviert. Das iDrive-System verfügt jetzt auch über ein Schreibpad wie beim Audi A3. Darauf kann man mit dem Finger Buchstaben und Zahlen schreiben, die vom System automatisch erkannt werden. Alle Schalter sind einwandfrei beleuchtet; auch die Drehrädchen der mittleren Lüftungsdüsen. Zusätzlich gibt es gegen Aufpreis eine Ambientebeleuchtung, ergänzend zur Innenraumbeleuchtung mit vier Leseleuchten.

– Die vorderen Insassen müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit hinauslehnen, weil die Griffe dann zu weit weg sind. Es gibt keine Flaschenhalter, in denen auch große Getränkeflaschen untergebracht werden können. Das geräumige Ablagefach in der Mittelkonsole stört beim Angurten etwas.

2,1

Raumangebot vorne*

+ Der Fahrersitz lässt sich für gut 1,90 Meter große Personen einstellen. Die Kopffreiheit wäre sogar noch üppiger. Die für diese Fahrzeugklasse großzügige Innenbreite sorgt für ein angenehmes Raumgefühl.

2,1 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 Personen ausreichen. Die Innenbreite ist gut, man fühlt sich nicht eingengt.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

Der 5er bietet keine besondere Innenraum-Variabilität.

1,4 KOMFORT

1,4 Federung

Der Testwagen ist mit der Option "Dynamische Dämpfer Control" ausgestattet. Über einen Taster in der Mittelkonsole kann der Härtegrad der Stoßdämpfer eingestellt werden, wodurch eine adaptive Dämpfereinstellung ermöglicht wird.

⊕ 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 Comfort-Einstellung 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 fällt gering aus.

⊖ Der dynamische Wankausgleich Adaptive-Drive ist für den 520d nicht erhältlich.

1,2 Sitze

Testwagen mit aufpreispflichtigen Sportsitzen. Der Lederbezug ist bei sommerlichen Temperaturen etwas schweißtreibend, gegen Aufpreis gibt es eine angenehme und zugfreie Sitzlüftung (im Testwagen nicht verbaut).

⊕ Die optionalen Sportsitze vorn können einwandfrei für ganz unterschiedliche Personenstaturen und -größen eingestellt werden. Sie sind in der Höhe einstellbar. Zudem kann die Neigung der Sitzflächen justiert werden.

Die Lehnen der Vordersitze sind optimal geformt und bieten dem Rücken einen besonders guten Halt. 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 Sportsitze können nicht an die ebenfalls optional erhältlichen Komfortsitze heran reichen, der Sitzkomfort ist aber einwandfrei. 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.

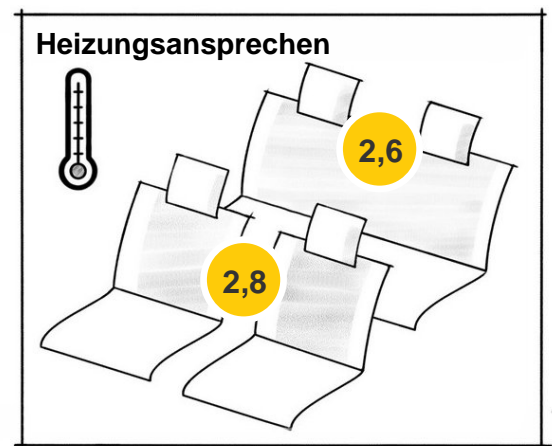
1,1 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum ist niedrig, gerade mal 65,0 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.

1,6 Klimatisierung

Die Heizung des 520d zeigt eine zufriedenstellende Heizleistung. Der Innenraum wird auch bei sehr kalten Außentemperaturen recht schnell aufgewärmt.

⊕ 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 vorn 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 Umluftschaltung sind in der erweiterten Klimaautomatik ebenfalls enthalten.



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

1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,9 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen sind einwandfrei, der Dieselmotor verfügt über 135kW/184 PS und ein maximales Drehmoment von 380 Nm.

⊕ Damit kann man zügig überholen und flott vorankommen. Den simulierten Überholvorgang von 60 km/h auf 100 km/h absolviert das Fahrzeug in rund 5,1 Sekunden. In Verbindung mit dem Automatik-Getriebe sorgt der Diesel für vehementen Vortrieb ohne nennenswerte Zugkraftunterbrechung.

2,3 Laufkultur

+ Die Laufruhe des Vierzylinder-Diesels ist gut bis zufriedenstellend. Gerade unter Last sind leichte Vibrationen im Innenraum deutlich spürbar. Der Vierzylinder läuft rau, störende Frequenzen emittiert er aber nicht. Der Motor wird deutlich wahrgenommen, nervt aber nicht.

1,1 Schaltung

+ Die optionale Achtgang-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 gern 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

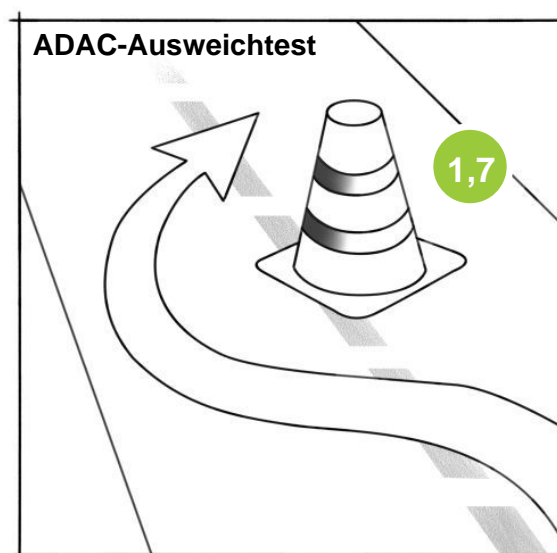
+ Die Abstufungen des Achtgang-Automatikgetriebes passen sehr gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Für jede Geschwindigkeit und Fahrsituation steht eine geeignete Übersetzung zur Verfügung. Dank der acht Schaltstufen müssen die Gänge nicht so weit gespreizt werden, trotzdem können die Drehzahlen bei hohen Geschwindigkeiten niedrig gehalten werden - das kommt vor allem dem Verbrauch zu Gute und vermittelt den Insassen einen stressfreien Eindruck. Bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) dreht der Motor im höchsten Gang mit gerade einmal gut 2.000 1/min.

1,7 FAHREIGENSCHAFTEN

1,6 Fahrstabilität

Der mit der optionalen Integral-Aktivlenkung ausgestattet Testwagen überzeugt durch sein sehr agiles und zugleich absolut sicheres Handling.

+ Der 5er-BMW verhält sich bei jedem Tempo sehr richtungsstabil. Auch von Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen lässt er sich wenig beeindrucken. Nur bei sehr hohen Autobahngeschwindigkeiten fühlt sich die Limousine etwas unruhig an, was vor allem an dem sehr spontanen Lenkansprechen um die Mittellage liegen sollte. Muss man bei hohen Geschwindigkeiten plötzlich ausweichen, greift das elektronische Stabilitätsprogramm (DSC) ein und hilft dem Fahrer, das Auto unter Kontrolle zu halten. Zusätzlich unterstützt ihn die Hinterachslenkung (Aufpreis), sie ist voll elektronisch gesteuert. Bis zu einem gewissen Grad kann die Bordelektronik auch den vorderen Lenkwinkel verändern und so den DSC-Eingriff unterstützen. Die Abstimmung der einzelnen Komponenten ist BMW beeindruckend gut gelungen: beim ADAC-Ausweichtest verhält sich der 5er sehr agil und sicher.



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 BMW reagiert spontan auf die Lenkbefehle und durchfährt den Ausweichtest weitgehend neutral. Auch stellt er an den Fahrer keine besonderen Anforderungen, um das Auto unter Kontrolle zu halten - dieser muss nur lenken und das Auto fährt dort hin, wo gewünscht. In sehr schnell durchfahrenen Kurven untersteuert das Fahrzeug leicht. Dieses Fahrverhalten bringt auch weniger geübte Fahrer nicht aus der Ruhe. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich das Fahrverhalten kaum. Fährt man den 5er voll beladen, ändert sich das Kurvenverhalten praktisch nicht. Die Traktion des Hecktrieblers ist auch auf rutschiger Fahrbahn gut. Droht das Heck beim Beschleunigen auszubrechen, greift die sehr fein regelnde Traktionskontrolle ein und verhindert zuverlässig ein Ausbrechen des Fahrzeughecks.

1,6 Lenkung*

Die direkte Auslegung der Integral-Aktivlenkung sorgt für ein sehr agiles und sportliches Fahrverhalten mit sehr gutem Lenkansprechen bei wenig Lenkaufwand.

⊕ Das Fahrzeug reagiert um die Mittellage spontan auf Lenkkorrekturen. Bei höheren Geschwindigkeiten wirkt die Lenkung dadurch aber etwas nervös. Mit der Integral-Aktivlenkung regelt die Elektronik in Abhängigkeit von Geschwindigkeit und Fahrsituation die entsprechenden Lenkwinkel an der Hinterachse, dadurch ergibt sich ein erstaunlich agiles Handling für ein Auto dieser Größe. Die Lenkung vermittelt dem Fahrer einen guten Fahrbahnkontakt und zeigt sich sehr präzise. Der 5er wirkt sehr handlich, im Stand genügt lediglich eine Lenkradumdrehung aus der Nulllage heraus, um die Räder voll einzuschlagen. Gleichzeitig ist der Kraftaufwand am Lenkrad dank der variablen Servounterstützung gering. Der Wendekreis von rund 11,8 m geht für ein Fahrzeug in dieser Klasse in Ordnung. Regelt das elektronische Stabilitätsprogramm DSC, kann die Elektronik auch den hinteren und sogar den vorderen Lenkwinkel beeinflussen (im Rahmen des möglichen Einstellbereichs der Aktivlenkung) - dadurch kann das DSC noch effektiver wirken. Das Ergebnis beispielsweise beim Ausweichtest ist beeindruckend.

1,9 Bremse

⊕ Der 520d BluePerformance benötigt aus 100 km/h bis zum Stillstand lediglich 36,9 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Good Year Excellence 97Y 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. Die Spurtreue beim Bremsen in der Kurve ist sehr gut.

1,1 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der BMW 520d ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm DSC und 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.

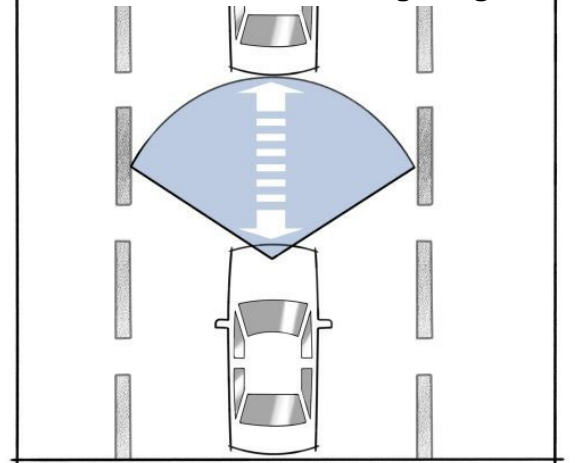
Scheut man die saftigen Aufpreise nicht, so erhält man ein ACC-Abstandsregelsystem, das Kollisionswarnungen ausgibt und bei Gefahr auch selbständig abbremst. Im Stau steht auch eine Stop & Go-Funktion zur Verfügung. Zukünftig wird auch ein Stauassistent verfügbar sein, der bis 40 km/h nicht nur die Geschwindigkeit regelt, sondern auch durch Lenkeingriffe das Fahrzeug in der Spur hält. 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 Head-Up-Display), ob die Personen stehen oder von welcher Seite kommend sie sich bewegen. Neuerdings werden die Fußgänger und Tiere dann auch mit einem Hochleistungsspot angestrahlt. Neben den serienmäßigen Bi-Xenon-Scheinwerfern ist optional Kurven- und Abbiegelicht erhältlich - das aufwendige Lichtsystem verfügt über zahlreiche Betriebsmodi je nach Fahrsituation und erreicht eine ausgezeichnete Fahrbahnausleuchtung. Optional gibt es nun auch LED-Scheinwerfer. Auf Wunsch gibt es auch einen optimal arbeitenden 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 Head-Up-Display, es projiziert Informationen zu Geschwindigkeit, Tempobegrenzung und Navigationsanweisungen in die Windschutzscheibe vor dem Fahrer ein. Das aufpreispflichtige Active Protection System zieht schon nach dem Angurten die Gurte kurz an, damit sie straff anliegen. Bei einem drohenden Unfall werden automatisch die Fenster und das Schiebedach geschlossen, der Sitz in eine möglichst günstige Position gefahren und die Gurte gestrafft. Optional ist eine Müdigkeitserkennung erhältlich, die automatisch ein Fahrerprofil erstellt, an einem veränderten Fahrverhalten Ermüdung erkennt und den Fahrer ermahnt eine Pause einzulegen.

0,9 Passive Sicherheit - Insassen

Der 5er überzeugt durch sein sehr hohes Sicherheitsniveau mit innovativen Systemen, welche die Folgen im Falle eines Unfalls reduzieren.

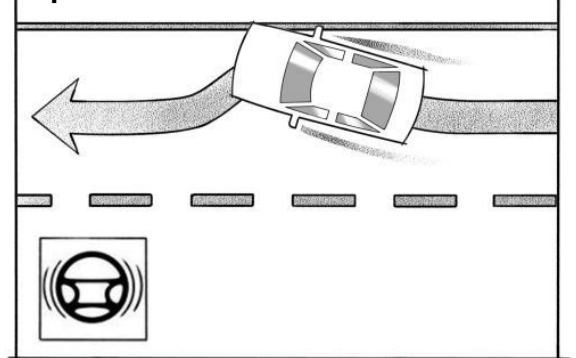
⊕ Das Fahrzeug verfügt sowohl über Front- und Seitenairbags vorne, sowie von vorne nach hinten durchgehende Kopfairbags. Bei den ADAC Crashtests erreicht der 5er beim Insassenschutz sehr gute 95% der möglichen Punkte und somit volle fünf Sterne in der Gesamtbewertung (Test vor Facelift). Die vorderen Kopfstützen bieten bis über 1,90 m großen Personen optimalen Schutz, sie sind zudem aktiv ausgelegt, um das Risiko eines Schleudertraumas zu

Automatische Abstandsregelung



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

Spurhalteassistent



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

Nachtsichtassistent



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

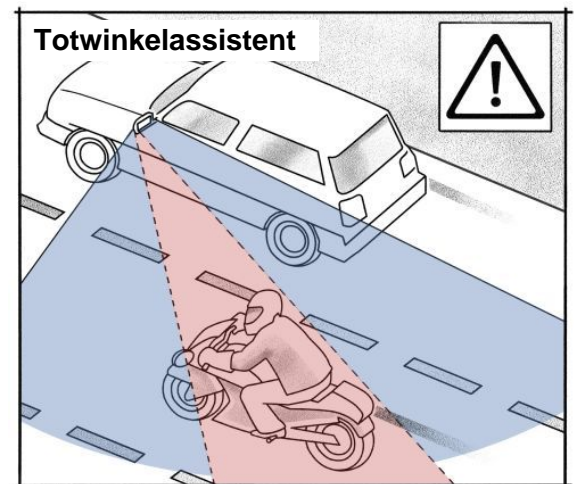
reduzieren. Hinten reichen die Kopfstützen leider nur für 1,70 m große Personen, das Dach kann aber einen Teil der Abstützfunktion mit übernehmen. Der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist akzeptabel. Auf den vorderen Plätzen werden Insassen optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnt. Den Anschnallstatus der hinten Sitzenden kann vom Fahrer im Tachoinstrument abgelesen werden. Der 5er besitzt nun serienmäßig ein automatisches Notrufsystem (Intelligenter Notruf), 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. Bei Wahl des Active Protection Sicherheitspaket findet man die Secondary Collision Mitigation (SCM) an Bord, welche das Fahrzeug nach einem Aufprall kontrolliert abbremst, um möglichst viel Restgeschwindigkeit herauszunehmen. Dadurch wird ein Zweitaufprall vermieden, bzw. die Aufprallgeschwindigkeit verringert. An den sehr stabilen Außentürgriffen lassen sich im Falle eines Unfalls hohe Zugkräfte aufbringen. Der Verbandkasten und das Warndreieck sind Vorbildlich in einem Fach an der Heckklappe untergebracht und dadurch auch bei beladenem Kofferraum sehr gut zugänglich.

1,4 Kindersicherheit

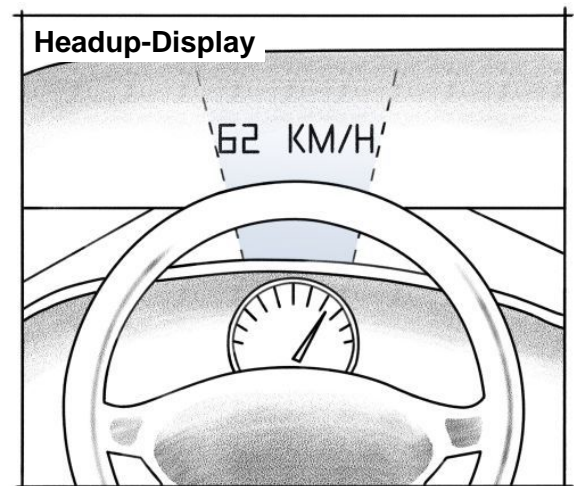
Auf der Rückbank lassen sich nur auf den äußeren Sitzplätzen Kindersitze befestigen, der Mittelsitz ist aufgrund seiner Sitzflächenform ungeeignet. Drei Kindersitze nebeneinander hätten ohnehin keinen Platz.

+ Beim ADAC Crashtest erhält der 5er im Bereich Kindersicherheit 83 % der möglichen Punkte (Test vor Facelift). 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 jetzt endlich serienmäßig 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.



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.



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 ADAC Crashtest erhält er gute 78 % der möglichen Punkte für den Fußgängerschutz (Test vor Facelift). Nur die Vorderkante der Motorhaube ist noch zu aggressiv gestaltet.

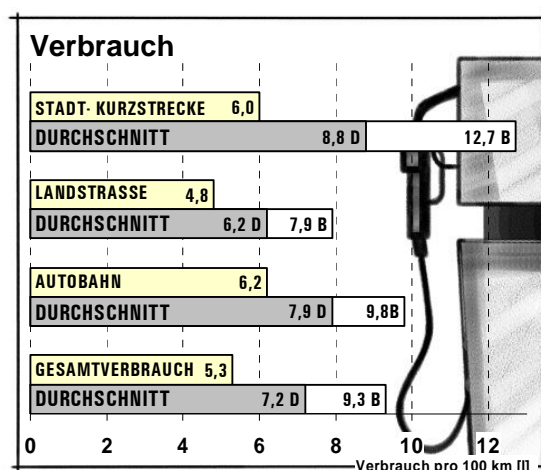
1,8 UMWELT/ECOTEST

2,2 Verbrauch/CO2*

+ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des 520d BluePerformance liegt bei nur 5,3 l Diesel alle 100 km - ein beachtlich niedriger Wert für ein so großes Auto, das zudem recht gute Fahrleistungen bietet. Der CO2-Ausstoß beträgt 171 g pro Kilometer. Im EcoTest gibt es dafür 38 Punkte. Innerorts konsumiert der 5er 6,0 l, außerorts 4,8 l und auf der Autobahn 6,2 l Diesel pro 100 km.

1,3 Schadstoffe

+ Dank innovativer Euro6 Abgastechnik mit Speicherkatalysator zur Reduktion der Stickoxide (BluePerformance) fallen die Schadstoffe im Abgas selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus sehr niedrig aus. Der Lohn sind 47 Punkte im Schadstoffkapitel. Zusammen mit den CO2-Punkt erreicht der 520d BluePerformance mit 85 Punkten vier Sterne im ADAC EcoTest.



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

3,3 AUTOKOSTEN

1,4 Betriebskosten*

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

2,7 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 2,0-Liter Dieselmotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teurer Zahnriemenwechsel überflüssig macht. 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 auch die Ausgaben für den Reifenersatz noch auf einem erfreulichen Niveau.

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

3,7 Wertstabilität*

Dem 520d BluePerformance kann dank sparsamen und umweltfreundlichen Antrieb ein zufriedenstellender Restwertverlauf vorhergesagt werden.

3,9 Kosten für Anschaffung*

Der Anschaffungspreis beginnt bei 44.650 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.

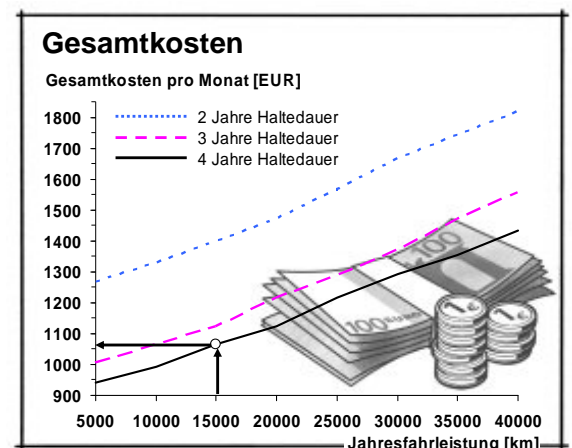
4,0 Fixkosten*

Die KFZ-Steuern liegen mit 208 Euro im Jahr für einen Diesel im niedrigen Bereich.

⊖ Deutlich teurer kommt die Versicherung. In allen Klassen ist der 5er dagegen sehr ungünstig eingestuft.

3,4 Monatliche Gesamtkosten*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für den BMW 520d BluePerformance, dann kann sich die große Limousine nur 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: 1065 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN (DIESEL)

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	518d (DPF)	520d (DPF)	525d (DPF)	530d Automatic (DPF)	535d Automatic (DPF)	M550d xDrive Sport Automatic (DPF)
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1995	4/1995	4/1955	6/2993	6/2993	6/2993
Leistung [kW (PS)]	105 (143)	135 (184)	160 (218)	190 (258)	230 (313)	280 (381)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	360/1750	380/1750	450/1500	560/1500	630/1500	740/2000
0-100 km/h[s]	9,7	8,1	7,0	5,8	5,3	4,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	214	234	248	250	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,5 D	4,5 D	4,9 D	5,1 D	5,3 D	6,2 D
CO2 [g/km]	119	119	129	134	138	162
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/26/29	20/26/29	20/26/29	22/27/29	22/28/30	22/30/30
Steuer pro Jahr [Euro]	208	208	228	333	341	389
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1017	1038	1089	1200	1282	1669
Preis [Euro]	39.900	42.400	46.600	51.500	58.600	81.800

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-Haftpf.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1995 ccm
Leistung	135 kW (184 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	380 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/55R17W
Reifengröße (Testwagen)	225/55R17Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,8 m
Höchstgeschwindigkeit	231 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,9 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,5 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,0/4,8/6,2 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	119 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	171 g/km
Innengeräusch 130km/h	65,1 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4907/1860/1464 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2110 mm
Leergewicht/Zuladung	1760 kg/470 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	425 l/770 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	1320 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	107 Euro
Monatliche Werkstattkosten	75 Euro
Monatliche Fixkosten	152 Euro
Monatlicher Wertverlust	731 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.065 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/26/29
Grundpreis	44.650 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 2013 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 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (inkl. Kurvenlicht)	450 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	1.550 Euro°
Aktivlenkung (Integral)	1.750 Euro°
Automatikgetriebe	2.250 Euro°
elektronische Dämpferkontrolle	1.300 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	150 Euro°
Head-Up-Display	1.390 Euro°
Kurvenlicht (inkl. Abbieglicht)	450 Euro°
LED-Abblendlicht	1.990 Euro°
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (inkl. Auffahrwarnung)	650 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
Innenspiegel, automatisch abblendend	210 Euro°
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 1.840°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	500 Euro°

AUSSEN

Anhängerkupplung (elektr. schwenkbar)	1.200 Euro
Lackierung Metallic	980 Euro°
Schiebe-Hubdach	1.250 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

1,6

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

AUTOKOSTEN

3,3

Betriebskosten*	1,4
Werkstatt- / Reifenkosten*	2,7
Wertstabilität*	3,7
Kosten für Anschaffung*	3,9
Fixkosten*	4,0
Monatliche Gesamtkosten*	3,4

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen