



BMW 520d Steptronic

Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse (140 kW / 190 PS)

BMW bietet beim 5er neue Vierzylinder-Dieselmotoren an. Das Zweiliter-Aggregat des 520d leistet nun 190 PS (anstatt 184 PS) und besitzt ein maximales Drehmoment von 400 Nm – das sind 20 Nm mehr als zuvor. In Verbindung mit der optionalen Achtgang-Automatik kann der BMW ein gutes Ergebnis bei den Fahrleistungsmessungen erzielen. Trotz höherer Leistung verspricht BMW gleichzeitig einen geringeren Kraftstoffverbrauch. Und auch das Ergebnis im ADAC EcoTest kann sich sehen lassen. Der Durchschnittsverbrauch liegt bei 5,4 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Dank Euro-6 Abgasnorm glänzt die Limousine auch mit sauberen Abgasen. In Verbindung mit den komfortablen adaptiven Dämpfern, der Integral-Aktivlenkung und einer umfangreichen Sicherheitsausstattung, zu der u. a. der vorausschauende Notbremsassistent mit Kollisionswarnung gehört, erweist sich die Limousine als absolut langstreckentauglich. Allerdings lässt sich BMW all das extra bezahlen. Die Komfortausstattung beim Testwagen ist zwar umfangreich, doch auch hier kostet vieles Aufpreis. Selbst ein automatisch abblendender Innenspiegel sowie Parksensoren müssen extra bezahlt werden. Und das bei einem Grundpreis von 45.150 Euro. **Karosserievarianten:** Touring. **Konkurrenten:** u. a.: Audi A6, Mercedes E-Klasse, Jaguar XF, Volvo S80.

- +** hohes Verarbeitungsniveau, sehr gutes Lichtsystem (optional), großzügiger Innenraum, leiser Innenraum, sichere Fahreigenschaften
- unübersichtliche Karosserie, kleiner unvariabler Kofferraum, hohe Anschaffungs- und Fixkosten, nur gesetzliche Sachmangelhaftung



ADAC-URTEIL

1,6 AUTOTEST

3,2 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,4 Familie

3,6 Stadtverkehr

2,8 Senioren

1,4 Langstrecke

3,3 Transport

2,0 Fahrspaß

2,4 Preis/Leistung

Verarbeitung

- +** Die Verarbeitung und das Finish der Karosserie hinterlassen einen sehr guten Eindruck. Die Anbauteile sind sauber eingepasst und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig, könnten insgesamt aber etwas schmaler sein. Das Ladeabteil ist mit kratzunempfindlichem Stoff verkleidet. Im Innenraum setzt sich der Eindruck hoher Qualität fort. Die verwendeten Materialien sind sehr hochwertig und ihre Verarbeitung ist tadellos. Die Dachsäulen sind mit Stoff überzogen und die Türrahmen verkleidet. Die optionale Lederausstattung wertet das Interieur optisch auf. Die Türausschnitte zeigen sich nach außen fast vollständig abgedichtet und verschmutzen dadurch kaum. Darüber hinaus schützen Kunststoffabdeckungen die Schweller vor Kratzern. Der Unterboden ist von vorn bis hinten fast vollständig verkleidet und weitgehend glattflächig. Das reduziert Luftverwirbelungen und wirkt sich positiv auf den Kraftstoffverbrauch aus. Die Tankklappe ist in die zentrale Türverriegelung integriert. Ein Fehlbetankungsschutz im Tankstutzen verhindert, dass versehentlich Benzin anstatt Diesel getankt werden kann. Dem Bordwerkzeug sollte aber ein Adapter beiliegen, der im Notfall Betankungen aus einem Kanister ermöglicht.
- Weder an der Front- und Heckschürze noch an den Fahrzeugflanken findet man Schutzleisten, die den Lack bei leichten Remplern oder unvorsichtig geöffneten Türen benachbarter Fahrzeuge schützen würden.

Alltagstauglichkeit

- +** Der 520d Steptronic kann bei der Alltagstauglichkeit punkten. Er bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Mittelsitz, der sich jedoch nur für Kurzstrecken eignet. Mit dem großen 70 l Kraftstofftank sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten von rund 1.295 km möglich. Die Limousine besitzt eine maximale Zuladung von 490 kg. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 100 kg transportiert werden. Die zulässige Anhängelast beträgt bei gebremsten Hängern 2.000 kg und bei ungebremsten 750 kg. Die zulässige Stützlast beträgt 90 kg - damit lassen sich auch zwei schwere Räder (z. B. E-Bikes) mittels Heckträger befördern. Die optionalen Runflat-Reifen erlauben nach einer Reifenpanne die Weiterfahrt mit reduzierter Geschwindigkeit zur nächsten Werkstatt.
- Die große Karosserie schränkt die Agilität, vor allem im Stadtverkehr, etwas ein. Für den Fall einer Reifenpanne ist der BMW serienmäßig nur mit einem Reparaturset ausgestattet, das sich bereits bei kleineren Schäden auch schnell als unbrauchbar erweisen kann. Ein Reserverad ist nicht lieferbar. Wagenheber und ein Radmutterenschlüssel sucht man ebenfalls vergebens.

Sicht

Die Karosserie ist Limousinen-typisch recht unübersichtlich. Während die Front noch dank der sichtbaren Motorhaubenkante gut abgeschätzt werden kann, entzieht sich das Heck vollkommen dem Blick des Fahrers. Das Verkehrsgeschehen lässt sich aufgrund der eher niedrigen Sitzposition nur zufriedenstellend überblicken. 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, die die Sicht nach draußen einschränken. Darüber hinaus lassen sich die hinteren Kopfstützen nicht vollständig versenken.

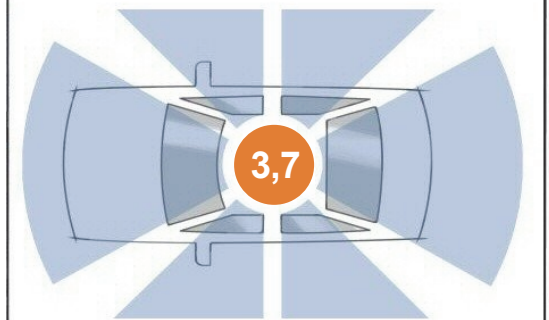


Breite C-Säulen und nicht versenkbare Kopfstützen schränken die Sicht nach schräg hinten ein.

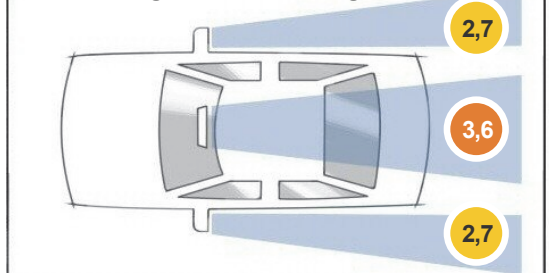
Niedrige Objekte lassen sich hinter dem Fahrzeug schlecht wahrnehmen - die optionale Rückfahrkamera leistet allerdings Abhilfe. Der Innenspiegel gibt nur ein akzeptables Sichtfeld wieder - auch hier stören die Kopfstützen im Fond.

⊕ Niedrige Hindernisse können vor dem Fahrzeug gut wahrgenommen werden. Das serienmäßige Bi-Xenonlicht leuchtet die Fahrbahn gut aus. Optional ist das adaptive Kurvenlicht (inkl. Abbiegelicht) erhältlich, dann schwenken die Scheinwerfer in Kurven mit und der Lichtkegel wird individuell elektronisch gesteuert an verschiedene Fahrzustände angepasst (z.B. Stadt, Landstraße, Autobahn, Regen). Gegen weiteren Aufpreis gibt es den blendfreien Fernlichtassistenten. Dieser ermöglicht ein dauerhaftes Fahren mit Fernlicht, ohne andere Verkehrsteilnehmer zu blenden. Alternativ können LED-Scheinwerfer (inkl. Abbiegelicht und Fernlichtassistent) geordert werden (nicht im Testwagen). Bei störendem Scheinwerferlicht anderer Fahrzeuge blenden der Innenspiegel und die Außenspiegel automatisch ab (beides optional). Die Außenspiegel besitzen zusätzliche asphärische Bereiche, die den toten Winkel verkleinern. Sie sind serienmäßig beheiz- und optional elektrisch anklappbar. Beim Einparken unterstützen optionale Parksensoren für Front und Heck und gegen weiteren Aufpreis gibt es eine Heckkamera (beides im Testwagen). Darüber hinaus kann das Surround View geordert werden (nicht im Testwagen). Das System ermöglicht in Verbindung mit der Rückfahrkamera sowie zwei Kameras in der Frontschürze und je einer Kamera in den Außenspiegeln ein Fahrzeugbild aus der Vogelperspektive und jeweils ein Bild links und rechts vom Fahrzeug - dies kann das Herausfahren aus engen Lücken erleichtern. Des Weiteren ist optional ein Einparkassistent erhältlich (nicht im Testwagen). Dieser vermisst während der Vorbeifahrt Parklücken und parkt das Fahrzeug durch selbsttätige Lenkeingriffe in diese automatisch ein - der Fahrer muss nur die Geschwindigkeit regulieren. Der Assistent funktioniert in der Praxis recht gut und ist vor allem für Personen, die Probleme beim seitlichen 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 Parksysteme inkl. Kameras ca. 2.500 €). Die Scheibenwischer besitzen einen großen Wirkungsbereich.

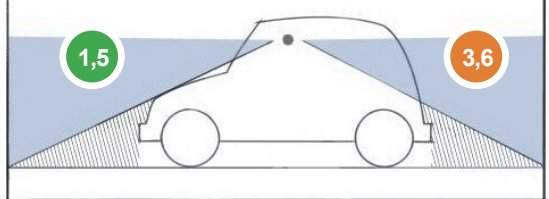
Rundumsicht



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

2,7

Ein-/Ausstieg

Vorn steigt man zufriedenstellend ein und aus. Die Schweller sind nicht zu breit und liegen in angenehmer Höhe. Die Sitzhöhe ist für bequemes Ein- und Aussteigen aber etwas zu tief. Große Personen sollten auf den Kopf achten, da dieser aufgrund des niedrigen Einstiegs leicht gestoßen werden kann. Hinten ist der Einstieg bequem, da die Türen weit öffnen und die Türausschnitte recht groß sind. Doch auch hier sollte aufgrund der flachen Dachlinie auf den Kopf geachtet werden. Im Fond ist beim Öffnen der Türen Vorsicht geboten, da man sich den hinteren Teil der Tür leicht an die Brust schlagen kann - bei Kindern kann dies der Kopfhöhe entsprechen.

⊕ Der BMW 5er ist serienmäßig mit einer Zentralverriegelung inkl. Funkfernbedienung ausgestattet. Gegen Aufpreis ist der Komfortzugang erhältlich. Dann kann der Schlüssel zum Öffnen und Absperren des Fahrzeugs in der Tasche bleiben. Zudem kann man sich mit dieser Funktion auch nicht mehr aussperren, weil das Auto "weiß", wenn der Schlüssel noch im Auto liegt und dann nicht verriegelt. Die Türrastungen sind kräftig und halten die Tür auch an Steigungen zuverlässig. Vorn gibt es drei, hinten aber nur zwei Positionen, so dass die Tür bereits in der ersten weit geöffnet ist. Haltegriffe am Dachhimmel sind über allen Türen vorhanden. Nach dem Aussteigen und beim Aufsperrn wird der Bereich vor dem Fahrzeug beleuchtet, gegen Aufpreis gibt es außen an den Türgriffen helle LEDs (im Testwagen).

3,8 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen ist nicht sehr üppig dimensioniert. Es passen nur 425 Liter bzw. sieben handelsübliche Getränkeboxen hinein. Gegen Aufpreis ist eine klappbare Rücksitzlehne erhältlich, wodurch sich das Ladeabteil etwas erweitern lässt (nicht im Testwagen).



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

3,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraum-Zugänglichkeit der Limousine ist nur zufriedenstellend. Das Ladegut muss recht weit angehoben werden, da die Ladekante 67 Zentimeter über der Fahrbahn und 16 Zentimeter über dem Kofferraumboden liegt. Die Kofferraumöffnung ist niedrig, wodurch sich sperrige Gegenstände nur bedingt einladen lassen. Aber auch das Kofferraumformat kann aufgrund der weit nach innen gezogenen Seitenverkleidungen nicht komplett überzeugen. Der Kofferraum fällt für ein Fahrzeug in dieser Klasse recht schmal aus. Aufgrund der enormen Kofferraumtiefe und der niedrigen Höhe sind an der Rücksitzlehne liegende Gegenstände nicht gut erreichbar.

⊕ Die Heckklappe lässt sich einfach öffnen und schließen. Wählt man den optionalen Komfortzugang, 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.

4,6 Kofferraum-Variabilität

Kleine Gegenstände können im Kofferraum zufriedenstellend verstaut werden. Es gibt neben einem sehr tiefen Fach auf der rechten Seite und einer Ablage unter dem Kofferraumboden noch stabile Zurrösen zur Ladungssicherung.

⊖ Die Rücksitzlehne lässt sich serienmäßig nicht umlegen, wodurch die Variabilität stark eingeschränkt ist. Ordert man das optionale Durchladesystem, ist die Rücksitzlehne asymmetrisch geteilt klappbar. Ebenso ist dann eine Durchladeluke für lange Gegenstände in der Rücksitzbank vorhanden (nicht im Testwagen).

Das Cockpit des 5er präsentiert sich BMW-typisch gestaltet, alle Grundfunktionen sind schnell verständlich. Eingewöhnung ist jedoch erforderlich, wenn man sich in den zahlreichen Menüs des i-Drive zurechtfinden und die Einstellungen des Fahrzeugs den persönlichen Vorlieben anpassen möchte. Das System wird mittels i-Drive-Controller in der Mittelkonsole bedient. Der Controller besitzt eine Touch-Oberfläche, wodurch Buchstaben und Zahlen auf dieser gezeichnet werden können und das System diese zuverlässig erkennt. Optional lässt sich der 5er online vernetzen. Dann kann man zum Beispiel auf das Online-Entertainment zurückgreifen und sich unzählige Musiktitel aus unterschiedlichen Genres herunterladen. Der Concierge Service unterstützt bei Fragen unterschiedlicher Art (z. B. Suche von Restaurants, Notfallapotheken), durch einen telefonischen Auskunftsdienst. Die Schalter der Assistenzsysteme sind nicht optimal links und recht tief im Armaturenbrett positioniert. Die Anzahl an Ablagen ist insgesamt zufriedenstellend. Vorn gibt es schmale Türfächer, ein Netz im Beifahrerfußraum, Becherhalter und ein kleines Fach links im Armaturenbrett - ein Flaschenhalter fehlt aber. Im Fond findet man ebenfalls kleine Türfächer, Taschen an den Vordersitzlehnen sowie Becherhalter in der Mittelarmlehne vor. Das Handschuhfach besitzt ein durchschnittliches Format.

⊕ Das Lenkrad lässt sich serienmäßig mechanisch in Höhe und Weite einstellen, gegen Aufpreis auch elektrisch (im Testwagen). Die Pedale sind einwandfrei angeordnet und auch der Wählhebel liegt gut zur Hand. Optional lassen sich auch die Vordersitze elektrisch einstellen. Der Motor wird mittels gut zugänglichem Start-Knopf im Armaturenbrett angelassen. Die aufpreispflichtigen Instrumente (in Black-Panel-Technologie) lassen sich ausgezeichnet ablesen und verfügen über einen guten Kontrast. Das Design der Rundinstrumente variiert je nach gewähltem Fahrmodus (EcoPro, Comfort, Sport). Eine Öltemperaturanzeige informiert den Fahrer über die Motortemperatur. Große hochauflösende Displayflächen liefern ergänzende Informationen u. a. über Verbrauch und Reichweite. Sind Türen, Heckklappe oder Motorhaube offen, wird der Fahrer gewarnt. Zusätzlich gibt es gegen Aufpreis ein Head-Up-Display, das in die Windschutzscheibe vor dem Fahrer die Geschwindigkeit, Navigationsanweisungen und die gerade erlaubte Höchstgeschwindigkeit projiziert. Die Geschwindigkeitsbegrenzung 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). Der Regensensor wird mittels extra Taste im rechten Lenkstockhebel aktiviert. Der Drehlichtschalter befindet sich links im Armaturenbrett, die Nebelschlussleuchtentaste ist daneben. Der Status des Lichts und der Nebellampe wird im Kombiinstrument angezeigt. Das Abblendlicht ist serienmäßig und das Fernlicht optional sensorgesteuert. Die serienmäßige Geschwindigkeitsregelanlage wird am Lenkrad aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit im Kombiinstrument und im Head-Up-Display angezeigt. Bei Wahl des optionalen ACC-System lässt sich auch der Abstand zum Vorausfahrenden am Lenkrad einstellen (im Testwagen). Das optionale Navigationssystem funktioniert sehr gut und arbeitet ausgesprochen schnell. Das hochauflösende Mitteldisplay ist klar im Kontrast. 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, Klimateinstellung).



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

Das aufpreispflichtige HiFi-System sorgt mit zwölf Lautsprechern für hervorragenden Raumklang. Gegen beachtlichen Aufpreis sind außerdem Sound-Systeme von Harman Kardon und Bang & Olufsen erhältlich. Die Klimabedieneinheit ist relativ übersichtlich, die Funktionsvielfalt will aber bei der Klimaautomatik mit den erweiterten Umfängen beherrscht werden. Frisch-/Umluftzufuhr sind sensorgesteuert und die Heckscheibenheizung wird zugunsten des Kraftstoffverbrauchs nach einer gewissen Zeit automatisch deaktiviert. Die elektrischen Fensterheber besitzen eine Ab-/Aufwärtsautomatik mit Einklemmschutz und funktionieren auch ohne Zündung bei offener Türe für eine gewisse Zeit. Alle Schalter sind einwandfrei beleuchtet; auch die Drehrädchen der mittleren Lüftungsdüsen. Die Außenspiegel lassen sich elektrisch einstellen und sind anklappbar. 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. Das Ablagefach in der Mittelkonsole stört beim Angurten.

2,1 Raumangebot vorne*

+ Vorn ist das Raumangebot großzügig bemessen. 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, wenn auch die Mittelkonsole wuchtig ausfällt.

2,1 Raumangebot hinten*

+ Im Fond fallen die Platzverhältnisse zufriedenstellend aus. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, würde die Beinfreiheit im Fond für Passagiere bis rund zwei Meter ausreichen. Limitierend ist hinten allerdings die Kopffreiheit, die für Personen bis zu einer Größe von 1,90 m ausreicht. Die Innenbreite ist gut, zu zweit fühlt man sich nicht eingengt.



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

4,5 Innenraum-Variabilität

– Da sich nicht einmal die Rücksitzlehne umklappen lässt, schneidet der getestete 5er bei der Innenraum-Variabilität nicht gut ab.

1,5 KOMFORT

1,4 Federung

Neben dem Standardfahrwerk werden für den 520d ein M-Sportfahrwerk und das im Testwagen verbaute adaptive Fahrwerk (Dynamische Dämpfer Control) angeboten. Beim adaptiven Fahrwerk lassen sich die Dämpfer in drei Modi (Comfort+, Comfort, Sport) einstellen. Der dynamische Wankausgleich Adaptive-Drive ist für den 520d nicht erhältlich.

+ Mit den adaptiven Dämpfern bietet der 5er einen sehr guten Federungskomfort. Standardmäßig ist der Comfort-Modus aktiviert. Lange Bodenwellen absorbiert der 5er souverän und lässt sich nicht aus der Ruhe bringen, wenn auch bei höheren Geschwindigkeiten die Federwege etwas länger ausfallen.

Kurzweilige Fahrbahnoberflächen und Einzelhindernisse werden ebenfalls sehr gut von den Insassen fern gehalten. Querfugen dringen nur wenig bis in den Innenraum durch. Kopfsteinpflaster reicht die Federung wenig bis zu den Passagieren durch. Karosserieneigungen sind weder beim Beschleunigen und Bremsen noch bei dynamischen Lenkvorgängen stark ausgeprägt. Der 5er bietet bei niedrigen Geschwindigkeiten einen sehr guten Fahrkomfort. Im Comfort+ Modus werden Querfugen oder auch kurze Wellen stärker absorbiert, dann zeigt die Limousine allerdings auf langen Wellen eine ausgeprägtere Nachschwingtendenz. Im Sport-Modus fallen die Karosserieneigungen geringer aus, kleine Unebenheiten oder Querfugen dringen dann aber deutlicher durch.

1,3 Sitze

Der Testwagen war mit den aufpreispflichtigen Sportsitzen ausgestattet. Gegen weiteren Aufpreis sind die Komfortsitze vorn mit Einstellung des oberen Lehnensegments, der Lehnenbreite und der Oberschenkelauflage erhältlich.

+ Die Sportsitze vorn können einwandfrei für ganz unterschiedliche Personenstaturen und -größen eingestellt werden. Sie sind in der Höhe einstellbar und es kann auch die Neigung der Sitzflächen justiert werden. Die Lehnen der Vordersitze sind optimal geformt und bieten dem Rücken einen sehr guten Halt. Auch die Flächen der Vordersitze zeigen sich körpergerecht geformt und sind vorn ausziehbar. Die Vordersitzlehnen sind sehr hoch, der Sitzkomfort der tendenziell straff gefederten Sitze angenehm und damit die Sitzposition optimal. Der Fahrer kann seinen linken Fuß dank stabilem Trittbrett optimal abstützen. Gegen weiteren Aufpreis sind Fahrer- und Beifahrersitz mit einer elektrisch einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet, die sich in Höhe und Intensität justieren lässt (im Testwagen). 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, wenn auch die Oberschenkelauflage etwas ausgeprägter sein könnte.

- Der Lederbezug ist bei sommerlichen Temperaturen etwas schweißtreibend, gegen Aufpreis gibt es eine angenehme Sitzlüftung (nicht im Testwagen).

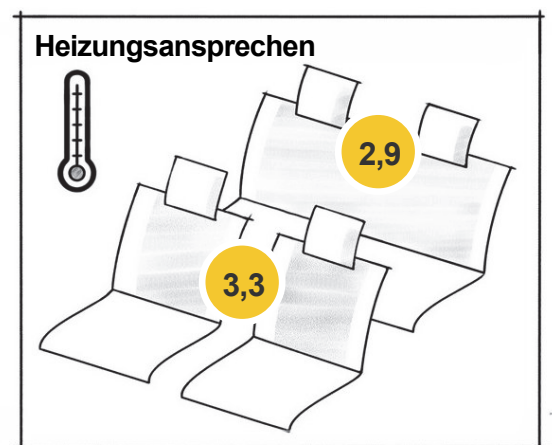
1,3 Innengeräusch

+ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum ist niedrig, bei Tempo 130 liegt dieser gerade einmal bei 65,6 dB(A). Der Motor hält sich meist im Hintergrund, wird unter Last aber etwas präsenter im Innenraum. Fahr- und Windgeräusche werden kaum wahrgenommen. Sie fallen auch bei hohen Geschwindigkeiten nicht unangenehm auf.

2,0 Klimatisierung

Im ADAC Heizungstest schneidet die 520d Limousine insgesamt zufriedenstellend ab. Entsprechend dem Behaglichkeitsempfinden werden die Fußbereiche deutlich schneller warm als die restliche Fahrgastzelle.

+ Die 520d Limousine ist serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik mit einstellbarer Intensität der AUTO-Funktion und Aktivkohlefilter sowie Beschlagsensor ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es die im Testwagen verbaute Klimaautomatik mit erweiterten Umfängen.



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

Dann können Fahrer und Beifahrer nicht nur die Temperatur, sondern auch die Luftmenge und Luftverteilung separat einstellen. Darüber hinaus ist die Frisch-/Umluftzufuhr dann sensorgesteuert. Auf Wunsch gibt es auch eine Vier-Zonen-Klimaautomatik (nicht im Testwagen). Dann können auch die Hintere eine separate Temperatur vorwählen.

1,5 MOTOR/ANTRIEB

1,8 Fahrleistungen*

⊕ Bei den Fahrleistungsmessungen schneidet die 520d Limousine mit dem Steptronic-Automatikgetriebe gut ab. Das Zweiliter-Diesellaggregat leistet 190 PS (bei 4.000 1/min) und entfacht ein maximales Drehmoment von 400 Nm (bei 1.750 1/min). Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird bereits nach 4,8 Sekunden abgeschlossen.

2,0 Laufkultur

⊕ Der Vierzylinder-Diesel legt eine ordentliche Laufkultur an den Tag. Vibrationen werden wenig im Innenraum wahrgenommen, sind aber unter Last leicht am Lenkrad spürbar. Nach einem Kaltstart arbeitet das Aggregat recht rau und zeigt sich auch akustisch im Innenraum präsent. Bei Betriebstemperatur läuft der Motor unauffällig und verkneift sich weitgehend störende Geräusche.

1,1 Schaltung

Neben dem serienmäßigem Sechsgang-Schaltgetriebe wird für den 520d das Achtgang-Steptronic-Automatikgetriebe angeboten. Gegen weiteren Aufpreis auch mit Schaltwippen am Lenkrad. Die Achtgang-Steptronic-Sportautomatik ist für den 520d nicht erhältlich.

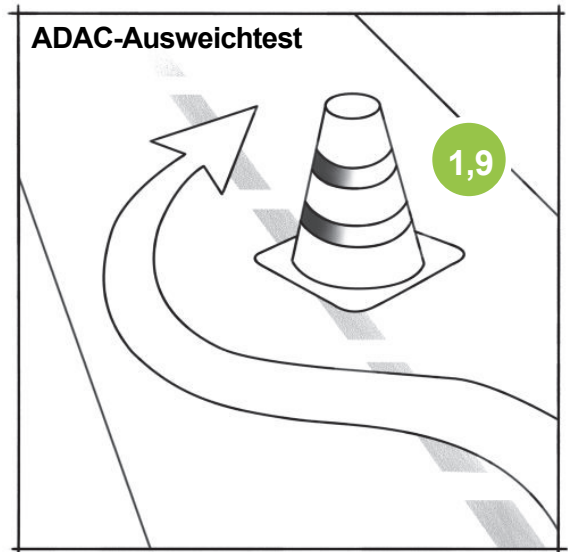
⊕ Die Achtgang-Automatik mit Tiptronic-Funktion wählt die Schaltpunkte situationsgerecht entsprechend des Betriebszustandes und wechselt die Gänge weitgehend ruckfrei. Im Eco-Pro-Modus schaltet die Automatik möglichst früh hoch, damit der Motor mit niedrigen Drehzahlen arbeitet. Zudem gibt es dann eine Segelfunktion. Das bedeutet, dass der Motor im Schubetrieb (zw. 50 und 160 km/h) abgekoppelt wird und das Fahrzeug ohne Motorschleppmoment dahin rollt. Darüber hinaus passt das Getriebe, bei Fahrzeugen die mit einem Navigationssystem ausgestattet sind (auch bei nicht aktivierter Zielführung), die Schaltzeitpunkte an den Straßenverlauf (z. B. Kurve, Kreuzung, Kreisverkehr, Autobahn Auf- und Abfahrt) an. Es wird z. B. durch gezieltes Herunterschalten vor einer Kurve die Motorbremse genutzt. Im Sport-Modus lässt das Getriebe höhere Drehzahlen zu und schaltet auch schon bei geringer Gaspedalbetätigung zurück - dadurch wirkt der BMW aber etwas nervös. Der Rückwärtsgang kann stets problemlos eingelegt werden. An Steigungen kann der Fahrer die Auto-Hold-Funktion aktivieren, dann wird ein Zurückrollen des Fahrzeugs zeitlich unbegrenzt verhindert und die Bremse beim Anfahren wieder automatisch gelöst. Das Start-Stopp-System arbeitet einwandfrei.

1,3 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Achtgang-Automatikgetriebes passen sehr gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Für jede Geschwindigkeit und Fahrsituation steht eine geeignete Übersetzung zur Verfügung. Die Gesamtübersetzung hat BMW zugunsten des Kraftstoffverbrauchs lang gewählt, das Aggregat dreht im größten Gang bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) mit gerade einmal knapp 2.000 1/min.

⊕ Der Testwagen war mit der aufpreispflichtigen Integral-Aktivlenkung ausgestattet. Dadurch werden in Abhängigkeit der Fahrgeschwindigkeit und des Lenkeinschlags der Vorderräder auch die Hinterräder angelenkt. Insgesamt kann die 5er Limousine eine hohe Fahrstabilität vorweisen. Der Wagen reagiert spontan auf Lenkbefehle und stabilisiert sich nach einem plötzlichen Lenkimpuls schnell wieder. Allerdings fühlt sich der Anlenkvorgang etwas ungewohnt an, da zuerst die Vorderachse und dann mit leichter Verzögerung die Hinterachse angelenkt wird. Spurrillen nehmen wenig Einfluss auf die Richtungsstabilität. Im ADAC Ausweichtest fährt die Limousine ein gutes Ergebnis ein. Der 5er begibt sich mit einem leicht drängenden Heck auf Ausweichkurs, schiebt aber beim Gegenlenken sicher über die Vorderräder - dies führt zum Regeln des elektronischen Stabilitätsprogramms (DSC) und zum Geschwindigkeitsabbau. Dadurch lässt sich die Limousine auch problemlos in die Ausfahrgasse manövrieren. Regelt das elektronische Stabilitätsprogramm, kann die Elektronik den hinteren und den vorderen Lenkwinkel beeinflussen (im Rahmen des möglichen Einstellbereichs der Aktivlenkung) - dadurch regelt das DSC noch effektiver. Werden Kurven zu schnell angefahren, zeigt die Limousine ein untersteuerndes Verhalten, das auch ungeübte Fahrer nicht überfordert. Hebt man das Gaspedal in einer Kurve, zeigt der BMW kaum Lastwechselreaktionen. Führt man den 5er voll beladen, ändert sich das Kurvenverhalten praktisch nicht. Die Traktion des Hecktrieblers ist auch auf rutschiger Fahrbahn gut. Neigen die Antriebsräder zum Durchdrehen, regelt die Traktionskontrolle zuverlässig.

ADAC-Ausweichtest



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

Serienmäßig ist der 5er mit der Servotronic ausgestattet, die die Lenkkräftunterstützung an die Geschwindigkeit anpasst. Gegen Aufpreis ist die im Fahrzeug verbaute Integral-Aktivlenkung erhältlich. Dann regelt die Elektronik in Abhängigkeit von Geschwindigkeit und Fahrsituation die entsprechenden Lenkwinkel an der Hinterachse.

⊕ Der 5er spricht spontan auf Lenkbefehle an. Da aber zuerst die Vorderachse und dann mit leichter Verzögerung erst die Hinterachse angelenkt wird, sind besonders bei höheren Geschwindigkeiten gelegentlich Korrekturen notwendig. Die Lenkung bietet insgesamt eine gute Rückmeldung, wenn auch das Lenkgefühl um die Mittellage etwas ausgeprägter sein könnte. Beim Rangieren ist kein hoher Kraftaufwand notwendig. Dank variabler Übersetzung sind im Stand von Anschlag bis Anschlag nur gut zwei Lenkradumdrehungen nötig. Bei geringen Geschwindigkeiten wird die Hinterachse zugunsten der Handlichkeit in die entgegengesetzte Richtung ausgelenkt wie die Vorderachse - der Wendekreis geht mit 11,8 m im Klassenvergleich in Ordnung. Ohne Unterstützung der Integral-Aktivlenkung liegt der Wendekreis bei zufriedenstellenden 12,2 m.

1,3 Bremse

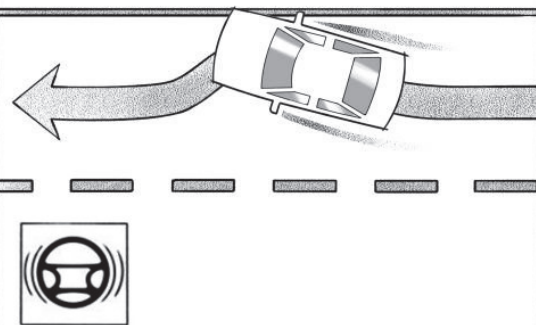
+ Bei den Bremswegmessungen schneidet die 520d Limousine mit einer standfesten und belastbaren Bremsanlage sehr gut ab. Der BMW benötigt aus 100 km/h bis zum Stillstand lediglich 34,7 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Good Year Excellence, Größe 225/55 R17 97Y). Dabei spricht die Bremse gut an und lässt sich fein dosieren. Bei Vollverzögerungen in Kurven zeigt die Limousine eine gute Spurtreue.

1,1 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

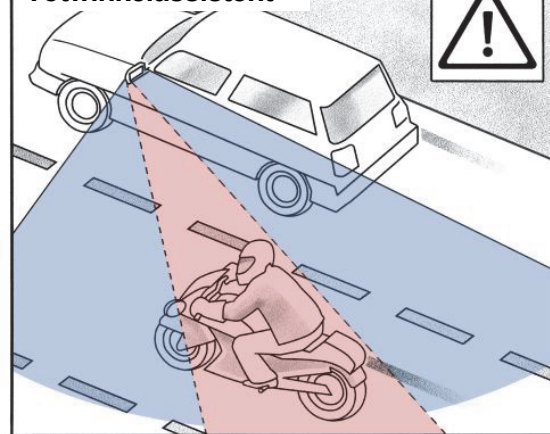
+ Der BMW 520d ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm DSC und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer bei Gefahrenbremsungen das volle Bremspotenzial zu nutzen. Bei einer Vollbremsung blinken zunächst die reaktionsschnellen LED-Bremsleuchten mit erhöhter Frequenz um den herannahenden Verkehr zu warnen, ab Stillstand wird die Warnblinkanlage aktiviert. Serienmäßig besitzt der 5er ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem und optionale Run-Flat-Bereifung. Dadurch wird die Gefahr reduziert, bei einem Reifenschaden die Kontrolle über das Fahrzeug zu verlieren. Die aufpreispflichtige Integral-Aktivlenkung kann durch elektronische Lenkeingriffe das DSC unterstützen. Gegen Aufpreis sind eine Reihe an Assistenzsystemen erhältlich, die die Sicherheit deutlich erhöhen. Ordert man den Driving Assistant, gibt der BMW eine optische und akustische Kollisionswarnung aus, wenn ein Zusammenstoß mit stehenden Fahrzeugen oder Fußgängern droht. Bei Geschwindigkeiten unterhalb von 60 km/h leitet das Fahrzeug selbsttätig eine Bremsung ein. Enthalten ist auch ein Spurverlassenswarner, der den Fahrer durch Vibrationen am Lenkrad auf die Gefahr aufmerksam macht, wenn das Fahrzeug die Spur ohne Blinkerbetätigung verlässt. Gegen weiteren Aufpreis ist die aktive Geschwindigkeitsregelung mit Stop&Go-Funktion (inkl. Kollisionswarnung mit Anbremsfunktion) erhältlich. Dann hält das Fahrzeug automatisch den Abstand zum Vorfahrenden - die Größe der Lücke kann der Fahrer anpassen. Ordert man den Driving Assistant Plus, verfügt der BMW auch über eine Staufunktion. Dann wird das Fahrzeug bis 60 km/h durch Lenkeingriffe in der Spur gehalten und die Geschwindigkeit geregelt. Gegen weiteren Aufpreis ist die Spurwechselwarnung erhältlich.

Spurhalteassistent



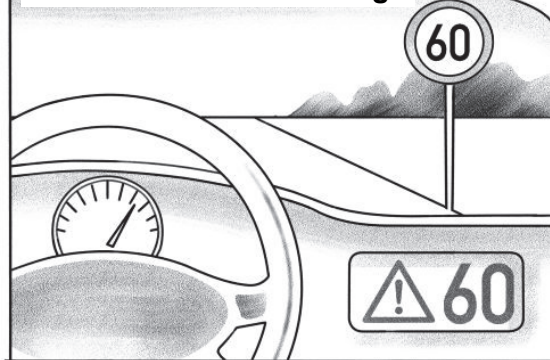
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

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.

Verkehrszeichenerkennung



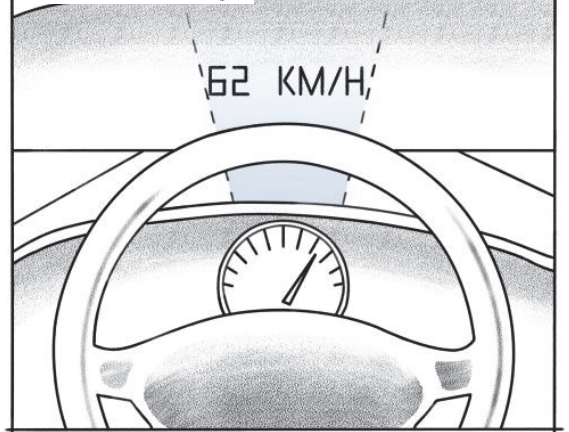
Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

Das System überwacht den toten Winkel links und rechts neben dem Fahrzeug und warnt den Fahrer mit Lenkradvibrationen und einer Warnlampe im jeweiligen Außenspiegel, wenn sich dort andere Verkehrsteilnehmer befinden und der Fahrer die Spur wechseln möchte. Geordert werden kann auch eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung (Speed Limit Info), die u. a. Tempobegrenzungen sowie Überholverbote erkennt und dem Fahrer anzeigt. Optional erhältlich ist auch ein Head-Up-Display. Dann werden wichtige Informationen wie die aktuelle Geschwindigkeit, Navigationsanweisungen oder auch Tempolimitanzeigen in die Windschutzscheibe vor dem Fahrer projiziert. Dadurch braucht dieser nicht den Blick vom Verkehrsgeschehen abwenden. 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. Gegen Mehrpreis werden Fußgänger und Tiere dann auch mit einem Hochleistungsspot angestrahlt (nur in Verbindung mit LED-Scheinwerfern). Neben den serienmäßigen Bi-Xenon-Scheinwerfern sind optional Kurven- und Abbiegelicht erhältlich - das aufwendige Lichtsystem verfügt je nach Fahrsituation über zahlreiche Betriebsmodi und erreicht eine ausgezeichnete Fahrbahnausleuchtung. Darüber hinaus ist auch ein Fernlichtassistent erhältlich, der es ermöglicht dauerhaft mit Fernlicht zu fahren ohne andere Verkehrsteilnehmer zu blenden. Alternativ gibt es auch adaptive LED-Scheinwerfer inkl. des Fernlichtassistenten. Ordert man das Active Protection, besitzt der 5er einen Aufmerksamkeitsassistenten, der ein Fahrerprofil erstellt und bei Ermüdungsanzeichen den Fahrer zur Pause ermahnt. Ab Werk besitzt der 5er einen Geschwindigkeitsbegrenzer. Der Blinker lässt sich auch bei aktivierter Warnblinkanlage aktivieren, dadurch ist auch beim Abschleppen eine Fahrrihtungsänderungsanzeige problemlos möglich.

0,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der 5er ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Bei den ADAC Crashtests erreicht der 5er beim Insassenschutz sehr gute 95 Prozent der möglichen Punkte und insgesamt fünf Sterne in der Gesamtbewertung (Test: 05/2010). Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für Personen bis über 1,90 m. Die Stützen lassen sich zum Kopf hin ausfahren (in vier Positionen) und besitzen dadurch einen geringen Abstand zum Kopf wodurch sie im Falle eines Heckaufpralls optimal wirken können. Hinten reichen die Kopfstützen leider nur für Passagiere bis zu einer Größe von 1,70 m, das Dach kann aber einen Teil der Abstützfunktion mit übernehmen.

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.

Nachtsichtassistent



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

Einschlafwarner



Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

Der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist akzeptabel. Auf den vorderen Plätzen werden die Insassen optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnt. Der Anschnallstatus der hinten Sitzenden kann vom Fahrer im Tachoinstrument abgelesen werden - schnallt sich jemand während der Fahrt ab wird der Fahrer optisch und akustisch informiert. Ab Werk ist der 5er mit einem automatischen Notrufsystem (Intelligenter Notruf) ausgestattet, das 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 Insassen bis die Rettungskräfte eintreffen. Bei Wahl des Active Protection Sicherheitspakets findet man die Secondary Collision Mitigation (SCM) an Bord, wodurch das Fahrzeug nach einem Aufprall kontrolliert abgebremst wird, um möglichst viel Restgeschwindigkeit abzubauen. Dadurch kann ein Zweitaufprall vermieden bzw. die Aufprallgeschwindigkeit verringert werden. Zudem strafft das System bereits nach dem Anschnallen die Gurte kurz an, damit sie fest 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. 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.

1,8

Kindersicherheit

- +** Beim ADAC Crashtest erhält der 5er im Bereich Kindersicherheit 83 Prozent der möglichen Punkte (Test: 05/2010). Auf den äußeren Fondplätzen lassen sich Kindersitze mittels Isofix-Halterungen lagestabil befestigen. Alternativ können Kindersitze auch dank stabil befestigter und verwechslungssicherer Gurtschlösser unkompliziert montiert werden. Die Gurtlängen reichen auch für Kinderrückhaltesysteme mit besonders hohem Gurtbedarf aus und die Gurtanlenkpunkte sind auf den äußeren Fondplätzen und vorn rechts optimal positioniert. Der Beifahrerairbag ist serienmäßig mit dem Schlüssel abschaltbar, 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. Hohe Kindersitze lassen sich auf allen Plätzen aber nur geradeso montieren.
- Der Fondmittelsitz eignet sich aufgrund der ungünstigen Sitzkontur und der eng beieinander positionierten Anlenkpunkte nur bedingt zur Kindersitzmontage. Das Isofix-System lässt sich nur mit Einsteckhilfen problemlos nutzen. Die Kindersicherung der hinteren Türen kann auch von Kinderhänden einfach deaktiviert werden.

1,9

Fußgängerschutz

- +** Der 5er BMW besitzt eine aktive Motorhaube, die bei einem Zusammenstoß mit einem Fußgänger automatisch angehoben wird und dadurch den Raum zwischen Motor und Haube vergrößert. Beim ADAC Crashtest erhält der BMW gute 78 Prozent der möglichen Punkte für den Fußgängerschutz (Test: 05/2010). Nur die Vorderkante der Motorhaube ist noch zu aggressiv gestaltet.

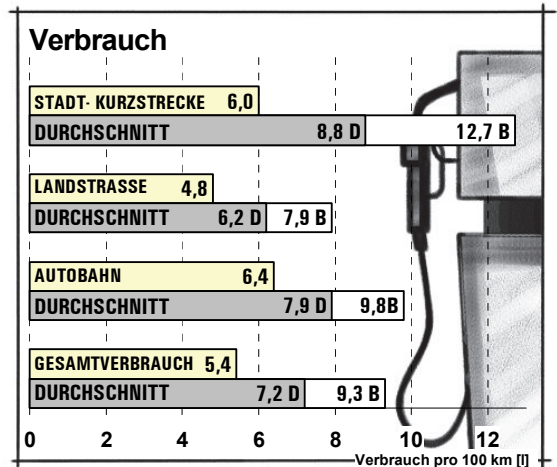
1,7 UMWELT/ECOTEST

2,2 Verbrauch/CO2*

+ In diesem Kapitel des EcoTest erzielt die 520d Steptronic Limousine ein gutes Ergebnis. Der BMW erhält hier mit einer CO₂-Bilanz von 174 g/km 38 Punkte. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,4 l Diesel auf 100 Kilometer. Dieser setzt sich aus 6,0 l/100 km innerorts, 4,8 l/100 km außerorts und 6,4 l/100 km auf der Autobahn zusammen.

1,2 Schadstoffe

+ Der 520d ist serienmäßig mit der BMW BluePerformance-Abgastechnik ausgestattet und erfüllt dadurch die Abgasnorm Euro-6. Die Schadstoffe im Abgas fallen insgesamt gering aus. Selbst der Stickoxid-Ausstoß ist im anspruchsvollen Autobahnzyklus niedrig. Der Lohn sind 48 Punkte in diesem Kapitel. Zusammen mit den CO₂-Punkt erreicht die 520d Steptronic Limousine mit 86 Punkten vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest.



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

3,2 AUTOKOSTEN

1,0 Betriebskosten*

+ Die Betriebskosten ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da die 520d Steptronic Limousine sparsam mit dem günstigeren Diesel umgeht, kann sie 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*

Der 520d Steptronic Limousine wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert. Negativ wirkt sich aus, das gegen Ende des Zeitraums mit einem neuen Modell gerechnet werden kann, wenn auch der Motor erst frisch überarbeitet wurde.

4,0 Kosten für Anschaffung*

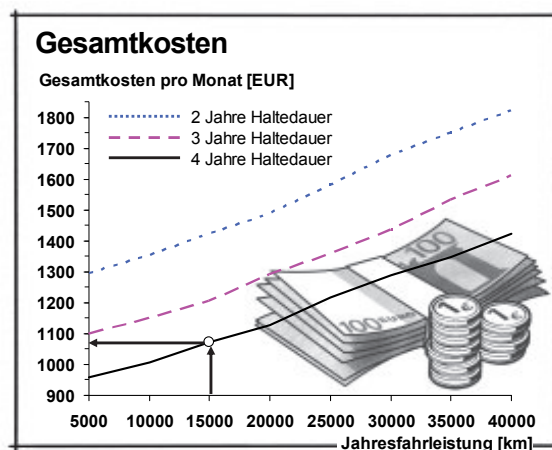
– In diesem Kapitel schneidet der BMW nicht gut ab. Für die Limousine 520d Steptronic müssen mindestens 45.150 Euro aufgewendet werden. Das ist viel Geld, zumal die Serienausstattung im Klassenvergleich nicht sehr umfangreich ausfällt. Selbst ein automatisch abblendender Innenspiegel kostet Aufpreis. Im Bereich der Sicherheit ist alles Nötige an Bord, empfehlenswerte Extras wie das Kurvenlicht, ein Spurverlassenswarner, die Verkehrszeichenerkennung oder die Kollisionswarnung und das Notbremsssystem müssen aber extra bezahlt werden.

4,0 Fixkosten*

– Die Fixkosten fallen im Klassenvergleich hoch aus. Allein die jährliche KFZ-Steuer beträgt 218 Euro. Deutlich teurer kommt die Versicherung. Der 520d ist insgesamt sehr ungünstig eingestuft (KH: 20; VK: 26; TK: 28).

3,4 Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Kosten liegen beim BMW 520d Steptronic im Klassenmittelfeld. Während die Betriebskosten noch sehr günstig ausfallen, kann der BMW in keinem anderen Kapitel der Autokosten überzeugen. Der absolute Wertverlust belastet den Geldbeutel deutlich und auch die Anschaffungs- und Fixkosten liegen hoch.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1073 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN (DIESEL)

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	518d	520d	525d	530d Steptronic	535d Steptronic	M550d xDrive Steptronic
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)]	110 (150)	140 (190)	160 (218)	190 (258)	230 (313)	280 (381)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	360/1750	400/1750	450/1500	560/1500	630/1500	740/2000
0-100 km/h[s]	9,5	7,9	7,0	5,8	5,3	4,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	218	236	248	250	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,3 D	4,3 D	4,9 D	5,1 D	5,3 D	6,2 D
CO2 [g/km]	114	114	129	134	138	162
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/26/28	20/26/28	20/26/28	20/27/28	20/28/30	20/30/30
Steuer pro Jahr [Euro]	228	228	258	363	371	419
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1029	1051	1105	1211	1294	1679
Preis [Euro]	40.400	42.900	47.100	52.000	59.100	82.300

Aufbau

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

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

Versicherung

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

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1995 ccm
Leistung	140 kW (190 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	400 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	233 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,7 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,0/4,8/6,4 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	109 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	174 g/km
Innengeräusch 130km/h	65,6 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4907/1860/1464 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2110 mm
Leergewicht/Zuladung	1750 kg/490 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	425 l/425 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	1295 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	95 Euro
Monatliche Werkstattkosten	75 Euro
Monatliche Fixkosten	153 Euro
Monatlicher Wertverlust	750 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.073 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/26/28
Grundpreis	45.150 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 (Adapt. Kurvenlicht)	450 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	1.550 Euro°
Aktivlenkung (Integral-Aktivlenkung)	1.750 Euro°
Automatikgetriebe	ab 2.250°
City-Notbremsfunktion (Driving Assistant)	650 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	150 Euro°
Head-Up-Display	1.390 Euro°
Kollisionswarnung (Driving Assistant)	650 Euro°
Kurvenlicht (Adapt. Kurvenlicht)	450 Euro°
LED-Abblendlicht (Adapt. LED-Scheinwerfer)	1.990 Euro
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle (direkt)	Serie
Spurassistent (Driving Assistant)	650 Euro°
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	620 Euro°
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	200 Euro°
Klimaautomatik (Zwei-Zonen)	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem (Business)	ab 1.840°
Rücksitzlehne, umklappbar (asymmetrisch)	390 Euro

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.200 Euro
Lackierung Metallic	980 Euro°
Schiebe-Hubdach (Glasdach)	1.250 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

1,6

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen